

ДЕРЖАВНА ДОПОМОГА НА БУДІВНИЦТВО ОБ'ЄКТІВ ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК СКЛАДОВА СТИМУЛЮЮЧОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМУ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Курепіна О. Ю.

У статті наголошено на тому, що більшість інвестиційних проєктів передбачають вжиття з боку як інвестора, так і надавача державних та/або місцевих ресурсів заходів, які спрямовані на створення умов, у тому числі технічного характеру, які уможливають здійснення сторонами взятих на себе зобов'язань. Зокрема, відзначається те, що будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури є невід'ємним етапом реалізації комплексних та великовартісних інвестиційних проєктів, як-то інвестиційних проєктів із значними інвестиціями, інвестиційних проєктів у межах індустріальних парків тощо. Проведений аналіз чинного законодавства України засвідчив те, що заходи з фінансування будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури за рахунок державних та/або місцевих ресурсів, спрямовані на підтримку саме тих суб'єктів господарювання, які мають намір здійснювати інвестиційну діяльність із використанням таких об'єктів інфраструктури. Встановлено, що у праві Європейського Союзу такі об'єкти інфраструктури отримали назву «виділена інфраструктура», що означає інфраструктуру, створену для підприємств, які можна ідентифікувати *ex-ante*, та адаптовану до їхніх потреб. Встановлено, що фінансування будівництва або модернізації місцевої інфраструктури, у тому числі виділеної інфраструктури, відповідно до ст. 56 «Інвестиційна допомога місцевій інфраструктурі» Регламенту Комісії (ЄС) № 651/2014, має відбуватися із дотриманням правил про державну допомогу та спеціальних умов, дотримання яких свідчить про сумісність з внутрішнім ринком у розумінні Договору про функціонування ЄС. Доводиться, що заходи з фінансування будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури за рахунок державних та/або місцевих ресурсів, які є необхідними для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями або для створення та функціонування індустріальних парків, не відповідають вимогам Регламенту Комісії (ЄС) № 651/2014 та практиці Європейської Комісії щодо вирішення категорій справ, які предметно охоплюють випадки здійснення державних

витрат на інфраструктуру. Наголошено на значному ступені локалізації економічного ефекту через селективність (вибірковість) переваг, які створюються для відповідних суб'єктів господарювання (заявник або інвестор із значними інвестиціями; ініціатори створення індустріальних парків - суб'єкти господарювання та/або керуючі компанії). Обґрунтовано положення про те, що відносини з надання державних та/або місцевих ресурсів на будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, які є необхідними для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями або для створення та функціонування індустріальних парків, мають бути врегульовані нормами Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Ключові слова: стимулюючий правовий режим господарювання, державна допомога, об'єкти інженерно-транспортної інфраструктури, інвестиційний проєкт із значними інвестиціями, індустріальний парк.

Kurepina O. Yu. State aid for the construction of engineering and transport infrastructure objects as a component of the legal regime stimulating economic activities

The article emphasizes that the majority of investment projects involve the implementation of measures by both the investor and the provider of state and/or local resources aimed at creating conditions, including of a technical nature, that enable the parties to fulfill the obligations they have undertaken. Specifically, it is noted that the construction of engineering and transport infrastructure objects is an integral stage in the implementation of complex and large-scale investment projects, such as investment projects with significant investments, investment projects within industrial parks, and so on. An analysis of the current legislation of Ukraine revealed that measures to finance the construction of engineering and transport infrastructure objects at the expense of state and/or local resources, aimed at supporting those economic entities intending to carry out investment activities using such infrastructure

objects, are prioritized. It has been established that in EU law, such infrastructure objects are referred to as «dedicated infrastructure», meaning infrastructure created for enterprises that can be identified ex-ante and adapted to their needs. Financing the construction or modernization of local infrastructure, including dedicated infrastructure, in accordance with Article 56 «Investment aid for local infrastructures» of Commission Regulation (EU) No 651/2014, must comply with the rules on state aid and special conditions, compliance with which demonstrates compatibility with the internal market within the meaning of the Treaty on the Functioning of the European Union. It is argued that measures to finance the construction of engineering and transport infrastructure objects at the expense of state and/or local resources, which are necessary for the implementation of investment projects with significant investments or for the creation and operation of industrial parks, do not comply with the requirements of Commission Regulation (EU) No 651/2014 and the European Commission's practice in addressing categories of cases that specifically cover instances of state expenditure on infrastructure. Significant localization of the economic effect due to the selectivity (selectivity) of benefits created for relevant economic entities (applicant or investor with significant investments; initiators of industrial park creation - economic entities and/or managing companies) is emphasized. It is substantiated that relations regarding the provision of state and/or local resources for the construction of engineering and transport infrastructure objects, which are necessary for the implementation of investment projects with significant investments or for the creation and operation of industrial parks, should be regulated by the provisions of the Law of Ukraine «On State Aid to Business Entities».

Key words: *legal regime stimulating economic activities, state aid, engineering and transport infrastructure objects, investment project with significant investments, industrial park.*

Постановка проблеми. Важливого значення для прискореного розвитку економіки держави, особливо у період повоєнного відновлення, матиме стимулюючий правовий режим господарювання, який, у попередніх авторських розробках, запропоновано розглядати як систему правових норм, спрямованих на регулювання господарських відносин із використанням комплексу правових засобів стимулюючого характеру, які переслідують мету створення передумов для реалізації державної економічної політики за її пріоритетними напрямками у спосіб, який забезпечить сталий розвиток держави та суспільства [1].

Зважаючи на те, що більшість інвестиційних проєктів передбачають життя з боку як

інвестора, так і надавача державних та/або місцевих ресурсів заходів, які спрямовані на створення умов, у тому числі технічного характеру, які уможливають здійснення сторонами взятих на себе зобов'язань, науково-практичний інтерес складають питання, пов'язані із наданням державної допомоги на будівництво інфраструктури. Зокрема, будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури є невід'ємним етапом реалізації комплексних та великовартісних інвестиційних проєктів.

При цьому згідно з чинним законодавством України фінансування будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури здійснюється за рахунок коштів державного, місцевих бюджетів та з інших джерел, не заборонених законом, або шляхом компенсації вартості їх будівництва, або надання коштів на безповоротній основі для будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури. Відповідно, перший та другий підходи отримали нормативне закріплення щодо фінансування будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, необхідних для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями [2], а третій підхід застосовується щодо використання коштів, передбачених у державному бюджеті для державного стимулювання створення індустриальних парків [3].

Водночас, беручи до уваги те, що джерелом відшкодування витрат суб'єктів господарювання на будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури виступають кошти Державного бюджету України та/або місцевих бюджетів, без належної відповіді залишається питання про правову кваліфікацію надання державних та/або місцевих ресурсів як державної допомоги у значенні Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання». Особливої гостроти зазначена проблематика набуває у світлі адаптації до права Європейського Союзу та врахування практики Європейської Комісії щодо вирішення категорій справ, які предметно охоплювали випадки здійснення державних витрат на інфраструктуру.

Відтак, дослідження природи заходів, спрямованих на фінансування будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, а також обґрунтування пропозицій щодо вдосконалення законодавства у досліджуваній сфері відносин становлять науковий інтерес та зумовлюють актуальність виконання представленої дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У юридичній літературі неодноразово висвітлювалися окремі питання застосування правових

засобів, спрямованих на активізацію економічних процесів, у тому числі із використанням переваг спеціальних режимів господарювання, що знайшло вияв у працях Ю.Є. Атаманової, В.Е. Вакім, М.Д. Василенка, О.М. Вінник, О.Р. Зельдіної, Л.В. Крупи, Д.В. Лічак, А.В. Матвєєвої, Т.В. Некрасової, Я.В. Петруненка, О.П. Подцерковного, В.В. Поєдинок, С.В. Сєребряка, Д.Ю. Сіюшова, Л.В. Таран, В.А. Устименка, І.М. Феофанової, В.В. Чайковської, В.С. Щербини та ін. Додатково слід зауважити, що особливості застосування правил державної допомоги під час фінансування об'єктів інфраструктури отримали висвітлення у спільній науковій статті Р.А. Джабраїлова та О.Е. Ліллемяе [4].

В той же час у запропонованому дослідженні приділяється увага недостатньо висвітленим у наукових джерелах питанням, пов'язаним із характеристикою природи заходів, спрямованих на фінансування будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури у контексті стимулюючого правового режиму господарювання.

Метою цієї статті є висвітлення особливостей надання державної допомоги на будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури як складової стимулюючого правового режиму господарювання.

Виклад основного матеріалу. Насамперед, привертає увагу те, що однією з форм надання державної підтримки інвестиційним проектам із значними інвестиціями визнається забезпечення за рахунок коштів державного, місцевих бюджетів та з інших джерел, не заборонених законом, будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури (автомобільних шляхів, ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій тощо) або компенсація за рахунок коштів державного, місцевих бюджетів та з інших джерел, не заборонених законом, вартості збудованих заявником або інвестором із значними інвестиціями об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури (автомобільних шляхів, ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій тощо), необхідних для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями. Зазначене отримало нормативне закріплення у п. 4 ч. 1 ст. 3 Закону України «Про державну підтримку інвестиційних проєктів із значними інвестиціями в Україні» від 17.12.2020 [2].

Водночас надання компенсації вартості збудованих заявником або інвестором із значними інвестиціями об'єктів інженерно-транспортної

інфраструктури, необхідних для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями врегульовано однойменним Порядком, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 15.03.2024 № 292 (далі - Порядок № 292) [5]. Зважаючи на те, що загальний обсяг, форми та строки надання державної підтримки інвестору із значними інвестиціями для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями є однією з істотних умов спеціального інвестиційного договору (п. 3 ч. 1 ст. 13 Закону України «Про державну підтримку інвестиційних проєктів із значними інвестиціями в Україні»), у п. 5 Порядку № 292 міститься положення, згідно з яким компенсація надається відповідно до умов спеціального інвестиційного договору, враховуючи загальний та фактично наданий обсяг державної підтримки для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями, відповідно до відомостей з реєстру інвестиційних проєктів із значними інвестиціями щодо таких обсягів державної підтримки. Додатково п. 5 Порядку № 292 встановлено, що під час надання компенсації Міністерством економіки України враховується обсяг компенсації, наданої інвестору із значними інвестиціями за рахунок коштів місцевих бюджетів та з інших джерел, не заборонених законом, відповідно до відомостей з реєстру інвестиційних проєктів із значними інвестиціями [5].

Важливою складовою системи заходів, спрямованих на стимулювання створення та функціонування індустріальних парків, визнається, з-поміж іншого, надання за рахунок коштів державного, місцевих бюджетів та з інших джерел, не заборонених законом, коштів на безповоротній основі для облаштування індустріальних парків та/або забезпечення будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури (автомобільних шляхів, ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій тощо), необхідних для створення та функціонування індустріальних парків у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України (п. 2 ч. 3 ст. 34 Закону України «Про індустріальні парки» від 21.06.2012) [3].

Як зазначено у Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для державного стимулювання створення індустріальних парків, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2024 № 341 [6], право на отримання бюджетних коштів у встановленому законодавством порядку мають, зокрема, ініціатори створення індустріальних парків - суб'єкти

господарювання та/або керуючі компанії відповідно до Порядку надання коштів на безповоротній основі для облаштування індустріальних (промислових) парків та/або забезпечення будівництва об'єктів суміжної інфраструктури, необхідних для створення та функціонування індустріальних (промислових) парків, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28.10.2022 № 1207 (далі - Порядок № 1207) [7].

Варто звернути увагу на те, що наведені вище нормативно-правові акти містять важливий наголос на тому, що відповідне фінансування будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури за рахунок державних та/або місцевих ресурсів є *необхідним для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями або для створення та функціонування індустріальних парків*. Відповідно, обґрунтованим буде припущення про те, що такі об'єкти інфраструктури є необхідними саме для відповідних суб'єктів господарювання, які мають намір здійснювати інвестиційну діяльність.

У праві Європейського Союзу такі об'єкти інфраструктури отримали назву «виділена інфраструктура», що означає інфраструктуру, створену для підприємств, які можна ідентифікувати *ex-ante*, та адаптовану до їхніх потреб. Саме така дефініція запропонована п. 33 ст. 2 Регламенту Комісії (ЄС) № 651/2014 від 17.06.2014 про визнання певних категорій допомоги сумісними з внутрішнім ринком на застосування статей 107 та 108 Договору (так званого Загального блоку виключень регулювання - аббревіатура англійською мовою GBER) (далі - Регламент Комісії (ЄС) № 651/2014) із останніми змінами, внесеними у червні 2023 року [8].

Важливо зауважити те, що фінансування будівництва або модернізації місцевої інфраструктури, у тому числі виділеної інфраструктури, відповідно до ст. 56 «Інвестиційна допомога місцевій інфраструктурі» Регламенту Комісії (ЄС) № 651/2014, вважатиметься сумісним з внутрішнім ринком у розумінні ч. 3 ст. 107 Договору про функціонування ЄС та звільняються від вимоги щодо повідомлення, передбаченої ч. 3 ст. 108 цього Договору у разі дотримання низки умов, а саме:

– інфраструктура повинна бути доступною для зацікавлених користувачів на відкритій, прозорій та недискримінаційній основі. Ціна, що стягується за використання або продаж інфраструктури, повинна відповідати ринковій ціні (п. 3 ст. 56);

– будь-яка концесія або інше доручення третій стороні для експлуатації інфраструктури має бути

призначено на відкритій, прозорій та недискримінаційній основі, з належним урахуванням застосованих правил закупівель (п. 4 ст. 56);

– допустимими витратами є інвестиційні витрати в матеріальні та нематеріальні активи (п. 5 ст. 56);

– сума допомоги не повинна перевищувати різницю між прийнятими витратами та операційним прибутком інвестиції. Операційний прибуток вираховується з прийятних витрат *ex ante*, на основі обґрунтованих прогнозів або за допомогою механізму повернення коштів (п. 5 ст. 56).

При цьому у п. 7 ст. 56 наголошується на тому, що виділена інфраструктура не виключається з-під сфери дії зазначеної статті.

Відповідно можна дійти висновку про те, що у разі надання державної допомоги на будівництво або модернізацію виділеної інфраструктури всупереч тим умовам, які встановлені ст. 56 Регламенту Комісії (ЄС) № 651/2014, таке фінансування за рахунок державних ресурсів визнаватиметься несумісним з внутрішнім ринком.

Якщо використати термінологію вітчизняного законодавства у сфері державної допомоги суб'єктам господарювання, то така допомога виділеній інфраструктурі вважатиметься недопустимою для конкуренції.

Адже будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури за рахунок державних та/або місцевих ресурсів, які є необхідними для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями або для створення та функціонування індустріальних парків, мають значний ступінь локалізації економічного ефекту через селективність (вибірковість) переваг, які створюються для відповідних суб'єктів господарювання (заявник або інвестор із значними інвестиціями; ініціатори створення індустріальних парків - суб'єкти господарювання та/або керуючі компанії).

При цьому селективність переваг виступає однією з ознак державної допомоги у розумінні ч. 1 ст. 107 Договору про функціонування ЄС, на що звертає увагу О.Е. Ліллемяе [9, с. 25-26].

У зв'язку з цим привертає увагу рішення Європейської Комісії SA.36019 (2014/NN) - Belgium у справі «Фінансування дорожньої інфраструктури поблизу об'єкта нерухомості - Uplace» (далі - рішення Європейської Комісії SA.36019 (2014/NN) - Belgium) [10]. Зокрема, у підрозділі 6.2.1 «Наявність вибіркової економічної переваги та державних ресурсів» було зазначено наступне:

«(38) За обставин, подібних до тих, що спостерігаються в цій справі, *вибіркова перевага*

щодо інфраструктурних робіт, що реалізуються та фінансуються за рахунок державних ресурсів, які не експлуатуються з комерційною метою, може бути передбачена у двох ситуаціях:

– якщо правила, які зазвичай застосовуються до проєкту, покладають на розробників проєкту нести частину витрат на загальні дорожні роботи, тоді може бути вибірковою перевага, якщо забудовник заплатить менше, ніж вимагається законом;

– якщо інфраструктура не має загального характеру, а обслуговує лише одне або обмежену кількість підприємств, про які відомо заздалегідь, і якщо вона пристосована до їхніх потреб таким чином, що суб'єкт (підприємства), як правило, повинен нести витрати на інфраструктуру самостійно.

(39) Таким чином, необхідно встановити, чи є інфраструктура індивідуальною, тобто спроектованою таким чином, щоб задовольнити лише потреби певного заздалегідь визначеного кінцевого користувача (бенефіціара), відомого на початку робіт. Якщо інфраструктура служить різним цілям або користувачам, які заздалегідь не встановлені вичерпно, то її розвиток носить загальний характер» (курсив мій - ОК) [10].

Варто зауважити, що рішення Європейської Комісії SA.36019 (2014/NN) - Belgium стало предметом досліджень низки науковців і, зокрема, можна виділити публікацію у інтернет-джерелах, авторство якої належить P. Nicolaidis, відомому фахівцю з питань європейської інтеграції, конкурентної політики та державної допомоги. В анотації до публікації P. Nicolaidis зауважив, що державне фінансування відкритої та вільно використовуваної інфраструктури не є державною допомогою. В той час як державне фінансування інфраструктури для конкретного проєкту, виділеної або індивідуальної інфраструктури є державною допомогою [11]. Висновок науковця, по суті, відтворює ключові позиції щодо застосування правил державної допомоги до місцевої інфраструктури, які знайшли вияв у Регламенті Комісії (ЄС) № 651/2014.

У деякій мірі збіжну думку з P. Nicolaidis висловлено окремими вітчизняними науковцями, предмет дослідження яких склали відносини, пов'язані із застосуванням правил державної допомоги під час фінансування об'єктів інфраструктури. Так, Р.А. Джабраїлов та О.Е. Ліллемья відзначають, що інвестиції у комерційну інфраструктуру, яка приносить користь усім підприємствам загалом, а не одному чи декільком конкретним підприємствам, розглядаються як загальний

захід, який не становить державну допомогу, оскільки немає вибіркової і переваги для певного кола підприємств [4, с. 308].

Відтак, з наведених вище норм Регламенту Комісії (ЄС) № 651/2014 та практики Європейської Комісії з розгляду дотичних до теми цього дослідження справ, а також із урахуванням результатів наукових досліджень окремих науковців, можна висувати, що відносини з надання державних та/або місцевих ресурсів на будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, які є необхідними для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями або для створення та функціонування індустріальних парків, мають бути врегульовані нормами Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» від 01.07.2014 [12]. Зазначене дозволяє додатково обґрунтувати доцільність розширення переліку категорій державної допомоги, щодо яких затверджуються критерії оцінки допустимості, шляхом доповнення ч. 2 ст. 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» такими як:

– допомога на будівництво або компенсацію вартості збудованих об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, які є необхідними для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями;

– допомога на будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, які є необхідними для створення та функціонування індустріальних парків. Принагідно вбачаємо за доцільне зауважити, що зазначена у цьому абзаці пропозиція може розглядатися як така, що спрямована на додаткову деталізацію ідеї, представленої у попередніх авторських розробках, щодо нормативного закріплення критеріїв оцінки допустимості державної допомоги, спрямованої на державне стимулювання керуючих компаній, ініціаторів створення - суб'єктів господарювання та учасників індустріальних парків [13, с. 156].

Водночас, Закон України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (п. 6 ч. 2 ст. 3) виключає з-під сфери дії правил про державну допомогу державне стимулювання керуючих компаній, ініціаторів створення - суб'єктів господарювання та учасників індустріальних парків згідно із Законом України «Про індустріальні парки». Додатково, всупереч прийомам юридичної техніки, Законом України «Про державну підтримку інвестиційних проєктів із значними інвестиціями в Україні» виключено з-під сфери дії Закону України «Про державну допомогу

суб'єктам господарювання» відносини, що виникають у зв'язку з наданням державної підтримки інвестиційним проектам із значними інвестиціями, укладенням, виконанням і припиненням дії спеціальних інвестиційних договорів (ч. 3 ст. 2). Більш поглиблено зазначені питання, отримали висвітлення у попередньо оприлюднених результатах наукових розвідок [13, с. 160-165].

Втім у цьому дослідженні варто наголосити на тому, що дієвість вищенаведених пропозицій перебуває у безпосередній залежності від приведення норм законів України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та «Про державну підтримку інвестиційних проектів із значними інвестиціями в Україні» у відповідність із Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», Регламентом Комісії (ЄС) № 651/2014 та практикою Європейської Комісії у досліджуваній сфері суспільних відносин.

У зв'язку з цим з метою уможливлення реалізації пропозицій, висловлених у цій статті, вбачається за доцільне внести зміни до нижченаведених актів законодавства України наступного характеру:

1. У Законі України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» виключити п. 6 ч. 2 ст. 3.

2. У Законі України «Про індустріальні парки» доповнити ст. 34 «Державне стимулювання облаштування та функціонування індустріальних парків» новою частиною 4 наступного змісту:

«4. Визначені частиною третьою статті 34 цього Закону форми державного стимулювання індустріальних парків, які відповідають ознакам державної допомоги, встановленим Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, надаються з урахуванням положень зазначених Закону та Угоди.».

3. У Законі України «Про державну підтримку інвестиційних проектів із значними інвестиціями в Україні» ч. 3 ст. 2 викласти у новій редакції:

«3. На відносини, що виникають у зв'язку з укладенням, виконанням і припиненням дії спеціальних інвестиційних договорів, не поширюється дія Закону України «Про інвестиційну діяльність» (у частині проведення їх державної експертизи, а також включення до Державного реєстру інвестиційних проектів).

Визначені цим Законом форми державної підтримки інвестиційних проектів із значними

інвестиціями, які відповідають ознакам державної допомоги, встановленим Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, надаються з урахуванням положень зазначених Закону та Угоди» (курсив мій - ОК).

Вбачається, що запропоновані зміни можуть скласти правове підґрунтя для підвищення ефективності використання державних та/або місцевих ресурсів під час фінансування будівництва або компенсації вартості збудованих об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, які є необхідними для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями або для створення та функціонування індустріальних парків.

Висновки. За підсумками виконаного дослідження можна дійти наступних висновків:

– відзначається, що більшість інвестиційних проєктів передбачають вжиття з боку як інвестора, так і надавача державних та/або місцевих ресурсів заходів, які спрямовані на створення умов, у тому числі технічного характеру, які уможливають здійснення сторонами взятих на себе зобов'язань. Зокрема, відзначається те, що будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури є невід'ємним етапом реалізації комплексних та великовартісних інвестиційних проєктів, як-то інвестиційних проєктів із значними інвестиціями, інвестиційних проєктів у межах індустріальних парків тощо;

– проведений аналіз чинного законодавства України засвідчив те, що заходи з фінансування будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури за рахунок державних та/або місцевих ресурсів, спрямовані на підтримку саме тих суб'єктів господарювання, які мають намір здійснювати інвестиційну діяльність із використанням таких об'єктів інфраструктури. Встановлено, що у праві Європейського Союзу такі об'єкти інфраструктури отримали назву «виділена інфраструктура», що означає інфраструктуру, створену для підприємств, які можна ідентифікувати ex-ante, та адаптовану до їхніх потреб;

– звертається увага на те, що фінансування будівництва або модернізації місцевої інфраструктури, у тому числі виділеної інфраструктури, відповідно до ст. 56 «Інвестиційна допомога місцевій інфраструктурі» Регламенту Комісії (ЄС) № 651/2014, має відбуватися із дотриманням правил про державну допомогу та спеціальних умов,

дотримання яких свідчитиме про сумісність з внутрішнім ринком у розумінні Договору про функціонування ЄС;

– доводиться, що заходи з фінансування будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури за рахунок державних та/або місцевих ресурсів, які є необхідними для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями або для створення та функціонування індустріальних парків, не відповідають вимогам Регламенту Комісії (ЄС) № 651/2014 та практиці Європейської Комісії щодо вирішення категорій справ, які предметно охоплюють випадки здійснення державних витрат на інфраструктуру. Наголошено на значному ступені локалізації економічного ефекту через селективність (вибірковість) переваг, які створюються для відповідних суб'єктів господарювання (заявник або інвестор із значними інвестиціями; ініціатори створення індустріальних парків - суб'єкти господарювання та/або керуючі компанії);

– наголошується на тому, що відносини з надання державних та/або місцевих ресурсів на будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, які є необхідними для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями або для створення та функціонування індустріальних парків, мають бути врегульовані нормами Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання». У зв'язку з цим доводиться положення про доцільність розширення переліку категорій державної допомоги, щодо яких затверджуються критерії оцінки допустимості, шляхом доповнення ч. 2 ст. 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» такими як:

– допомога на будівництво або компенсацію вартості збудованих об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, які є необхідними для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями;

– допомога на будівництво об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, які є необхідними для створення та функціонування індустріальних парків;

– відзначається те, що дієвість вищенаведених пропозицій перебуває у безпосередній залежності від приведення норм законів України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та «Про державну підтримку інвестиційних проєктів із значними інвестиціями в Україні» у відповідність із Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», Регламентом Комісії

(ЄС) № 651/2014 та практикою Європейської Комісії у досліджуваній сфері суспільних відносин. У зв'язку з цим з метою уможливлення реалізації зазначених пропозицій вбачається за доцільне внести зміни до нижченаведених актів законодавства України наступного характеру:

1. У Законі України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» виключити п. 6 ч. 2 ст. 3.

2. У Законі України «Про індустріальні парки» доповнити ст. 34 «Державне стимулювання облаштування та функціонування індустріальних парків» новою частиною 4 наступного змісту:

«4. Визначені частиною третьою статті 34 цього Закону форми державного стимулювання індустріальних парків, які відповідають ознакам державної допомоги, встановленим Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, надаються з урахуванням положень зазначених Закону та Угоди».

3. У Законі України «Про державну підтримку інвестиційних проєктів із значними інвестиціями в Україні» ч. 3 ст. 2 викласти у новій редакції:

«3. На відносини, що виникають у зв'язку з укладенням, виконанням і припиненням дії спеціальних інвестиційних договорів, не поширюється дія Закону України «Про інвестиційну діяльність» (у частині проведення їх державної експертизи, а також включення до Державного реєстру інвестиційних проєктів).

Визначені цим Законом форми державної підтримки інвестиційних проєктів із значними інвестиціями, які відповідають ознакам державної допомоги, встановленим Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання», Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, надаються з урахуванням положень зазначених Закону та Угоди».

Література

1. Курепіна О.Ю. Стимулюючий правовий режим господарювання у системі господарського права: поняття та співвідношення зі спеціальним режимом господарювання. *Економіка та право*. 2023. № 3. С. 18-40. DOI: <https://doi.org/10.15407/econlaw.2023.03.018>.

2. Про державну підтримку інвестиційних проєктів із значними інвестиціями в Україні: Закон України від 17.12.2020 № 1116-IX. *Офіційний вебпортал Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1116-20#Text>.

3. Про індустріальні парки: Закон України від 21.06.2012 № 5018-VI. *Офіційний вебпортал Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5018-17#Text>.

4. Ліллемяе О.Е., Джабраїлов Р.А. Застосування правил державної допомоги під час фінансування об'єктів інфраструктури. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 4. С. 306-309.

5. Порядок надання компенсації вартості збудованих заявником або інвестором із значними інвестиціями об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, необхідних для реалізації інвестиційного проєкту із значними інвестиціями, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 15.03.2024 № 292. *Офіційний вебпортал Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/292-2024-%D0%BF#Text>.

6. Порядок використання коштів, передбачених у державному бюджеті для державного стимулювання створення індустріальних парків, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2024 № 341. *Офіційний вебпортал Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/341-2024-%D0%BF#Text>.

7. Порядок надання коштів на безповоротній основі для облаштування індустріальних (промислових) парків та/або забезпечення будівництва об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, необхідних для створення та функціонування індустріальних (промислових) парків, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 28.10.2022 № 1207. *Офіційний вебпортал Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1207-2022-%D0%BF#Text>.

8. Commission Regulation (EU) No 651/2014 of 17 June 2014 declaring certain categories of aid

compatible with the internal market in application of Articles 107 and 108 of the Treaty (Text with EEA relevance). *Офіційний веб-сайт Eur-lex. Access to European Union Law*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0651-20230701&qid=1699610699191>.

9. Ліллемяе О.Е. Господарсько-правове забезпечення державної допомоги суб'єктам господарювання: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право». Інститут економіко-правових досліджень НАН України. Київ, 2016. 201 с.

10. European Commission. SA.36019 (2014/NN) - Belgium Financing of road infrastructure in the vicinity of a real estate project - Uplace. *European Commission official website*. URL: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/255752/255752_1719143_191_4.pdf.

11. Nicolaidis Phedon. When Infrastructure is not Public: Dedicated, Project-Specific and Bespoke. *Lexxion Publishers*. URL: <https://www.lexxion.eu/en/stateaidpost/when-infrastructure-is-not-public-dedicated-project-specific-and-bespoke/>.

12. Про державну допомогу суб'єктам господарювання: Закон України від 01.07.2014 № 1555-VII. *Офіційний вебпортал Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1555-18#Text>.

13. Курепіна О.Ю. Право ЄС та особливості його впливу на формування засад стимулюючого правового режиму господарювання в Україні. *Вісник Національної академії правових наук України*. 2023. Т. 30. № 4. С. 151-177. DOI: <https://doi.org/10.31359/1993-0909-2023-30-4-151>.

Курепіна О. Ю.,
кандидат юридичних наук, докторант
Державної установи «Інститут економіко-
правових досліджень імені В.К. Макутова
Національної академії наук України»