



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

12 квітня 2018 р.

Київ

№ 189-р

Про закриття  
провадження у справі

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет) розглянувши матеріали справи № 130-26.13/26-17 про порушення законодавства про захист економічної конкуренції державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі - ДП «МА «Бориспіль», Аеропорт) та подання з попередніми висновками від 22.03.2018 № 130-26.13/26-17/100-спр,

### ВСТАНОВИВ:

#### 1. ПРЕДМЕТ СПРАВИ

- (1) Розгляд справи здійснюється у зв'язку з наявністю в діях державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі - ДП «МА «Бориспіль») ознак порушення, передбаченого пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту, що призводять до недопущення конкуренції на ринку послуг з надання джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D» на території ДП «МА «Бориспіль».

#### 2. СТОРОНИ

- (2) Заявниками у справі (далі – Заявники) є наступні суб'єкти господарювання:

- товариство з обмеженою відповідальністю «Інтеравія» (ЄДРПОУ 33240887, м. Київ) (далі - ТОВ «Інтеравія» або товариство) є суб'єктом господарювання, який відповідно до виданих Державною авіаційною службою України Сертифікатів відповідностей (далі - Сертифікатів) надає на території ДП «МА «Бориспіль» певні послуги з наземного обслуговування;

- товариство з обмеженою відповідальністю «Аерохендлінг» (ЄДРПОУ 32614518, м. Київ) (далі - ТОВ «Аерохендлінг» або товариство) є суб'єктом господарювання, який відповідно до виданих Державною авіаційною службою України Сертифікатів надає на території ДП «МА «Бориспіль» певні послуги з наземного обслуговування.

- (3) Відповідачем у справі (далі – **Відповідач**) є ДП «МА «Бориспіль». ДП «МА «Бориспіль» є державним підприємством цивільної авіації України, входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.
- (4) ДП «МА «Бориспіль» є юридичною особою, має самостійний баланс, свій розрахунковий та інші рахунки (в тому числі валютні), власну печатку, емблему і штампи єдиних зразків зі своїм найменуванням, ідентифікаційний код 20572069.
- (5) Відповідно до Статуту ДП МА «Бориспіль», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 29.06.2011 № 179, зареєстрованого виконавчим комітетом Бориспільської міської ради Київської області від 29.06.2011, основною метою діяльності ДП «МА «Бориспіль» є наземне обслуговування повітряних суден авіакомпаній, що використовуються на внутрішніх, міждержавних і міжнародних повітряних лініях, забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів.
- (6) Отже, ДП «МА «Бориспіль» є суб'єктом господарювання у значенні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», який здійснює діяльність щодо обслуговування повітряних суден і пасажирів, пов'язану із забезпеченням посадки-зльоту повітряних суден, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, має сертифікат аеродрому від 26.05.2014 № АП 09-01, виданий Державною авіаційною службою України, який засвідчує, що аеродром придатний до експлуатації та прийому повітряних суден, обладнаний посадковими системами.

### 3. ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

- (7) До Антимонопольного комітету України (далі – **Комітет**) надійшли заяви ТОВ «Інтеравіа» від 19.12.2013 № 01-18-743 (вх. Комітету від 19.12.2013 № 8-01/244-АМ), від 13.12.2013 № 01-18-734 (вх. Комітету від 19.12.2013 № 8-01/11875), від 10.01.2014 № 01-18-10 (вх. Комітету від 10.01.2014 № 8-01/153ф), від 20.01.2014 № 01-18-29.1 (вх. Комітету від 23.01.2014 № 8-01/540) та від 23.01.2014 № 01-18-36 (вх. Комітету від 23.01.2014 № 8-01/588) щодо необґрунтованої відмови ДП «МА «Бориспіль» ТОВ «Інтеравіа» у погодженні заявок на отримання сертифікатів відповідності на надання послуг з наземного обслуговування, встановлення ДП «МА «Бориспіль» різної плати за користування інфраструктурою аеропорту для різних суб'єктів господарювання, а також заява ДП П «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» від 30.12.2013 № 30/12-13 (вх. Комітету від 31.12.2013 № 8-01/253-АМ) щодо обмеження ДП «МА «Бориспіль» доступу ДП П «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» до інфраструктури аеропорту, а саме щодо звільнення та повернення аеропорту приміщення цеху бортового харчування та частини твердого покриття.
- (8) Розпорядженням державного уповноваженого Комітету від 31.01.2014 № 03/21-р було розпочато розгляд справи № 136-26.13/27-14 за ознаками вчинення ДП «МА «Бориспіль» порушень, передбачених:
- 1) пунктом 2 статті 50, пунктом 7 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монополієм (домінуючим) становищем шляхом усунення з ринку суб'єктів господарювання;
  - 2) пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монополієм (домінуючим) становищем шляхом вчинення дій, які можуть призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, зокрема ТОВ «Інтеравіа», які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

- (9) Київським обласним територіальним відділенням Комітету листом від 19.05.2016 № 02-05/1803 (вх. Комітету № 12-01/2842 від 20.07.2016) до Комітету передано заяви ТОВ «Аерохендлінг» від 27.01.2016 б/н (вх. Відділення від 27.01.2016 № 01-11-12) і ТОВ «Інтеравіа» від 18.02.2016 № 01-08-94 (вх. Відділення від 23.02.2016 № 01-11-41) щодо порушення, на думку Заявників, ДП «МА «Бориспіль» законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді стягнення подвійної плати за користування інфраструктурою аеропорту (за доступ до інфраструктури аеропорту та за користування тією ж самою інфраструктурою аеропорту), а також позбавлення можливості інших суб'єктів господарювання надавати на авіамостах терміналу «D» послугу із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціонування повітряного судна самостійно, за допомогою мобільної техніки та матеріали, отримані під час розгляду цих заяв, які були приєднані до справи № 136-26.13/27-14.
- (10) Під час розгляду справи № 136-26.13/27-14 на засіданні Комітету 24.01.2017 були виявлені додаткові обставини, які відсутні в матеріалах справи, зокрема, ДП «МА «Бориспіль» і ТОВ «Інтеравіа» було наголошено, що на сьогодні немає спірних питань щодо штучних обмежень ДП «МА «Бориспіль» у використанні пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D».
- (11) Враховуючи викладене, на засіданні Комітету було вирішено (пункт 2 протокольного рішення № 3 від 24.01.2017у) виділити матеріали справи, а саме питання щодо наявності в діях ДП «МА «Бориспіль» ознак порушення, передбаченого пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту «Бориспіль» шляхом вчинення дій, що призводять до недопущення конкуренції на ринку послуг з надання джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D» на території державного підприємства міжнародний аеропорт «Бориспіль», в окреме провадження.

#### 4. ВИЗНАЧЕННЯ МОНОПОЛЬНОГО (ДОМІНУЮЧОГО) СТАНОВИЩА

- (12) Аналіз та дослідження становища ДП «МА «Бориспіль» під час надання спеціалізованих послуг в аеропорту «Бориспіль» здійснювався відповідно до Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єкта господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України від 5 березня 2002 року № 49-р, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 1 квітня 2002 року за № 317/6605 (далі – **Методика**), з урахуванням пункту 2.2 цієї Методики, згідно з яким етапи визначення монопольного (домінуючого) становища, їх кількість та послідовність проведення можуть змінюватися залежно від фактичних обставин, зокрема особливостей товару, структури ринку, обсягів наявної інформації щодо ринку тощо.
- (13) Об'єктом для визначення монопольного (домінуючого) становища є ДП «МА «Бориспіль».
- (14) Відповідно до статті 1 Повітряного кодексу України (далі - Кодекс):

- 1) **аеродром** - поверхня земної або водної ділянки, на якій розміщені будівлі, споруди та обладнання, яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден;
  - 2) **аеропорт** - комплекс споруд, призначених для приймання, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що має для цих цілей аеродром, інші наземні споруди та необхідне обладнання;
  - 3) **експлуатант аеропорту** - юридична особа, що є утримувачем сертифіката аеродрому та має сертифікат на право здійснення діяльності з наземного адміністрування в аеропорту. Експлуатант аеропорту може мати також інші сертифікати та здійснювати інші види аеропортової діяльності, крім визначених у цьому абзаці;
  - 4) **користувач аеропорту (аеродрому)** - юридична або фізична особа, що здійснює повітряні перевезення пасажирів, пошти, вантажу або виконує інші види польотів;
  - 5) **наземне обслуговування** - послуги з наземного обслуговування повітряних суден, екіпажу, пасажирів, вантажу, багажу, пошти, що надаються користувачам аеропорту на території аеропорту (аеродрому) або за його межами.
- (15) Згідно з частинами першою – третьою статті 66 Кодексу: керівник експлуатанта аеродрому несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів, контроль за станом приаеродромної території, будівництвом об'єктів, діяльністю суб'єктів на аеродромі та на приаеродромній території, контроль за дотриманням вимог щодо встановлення і розміщення маркірувальних знаків та радіотехнічних пристроїв, підтримання встановленого порядку виконання і забезпечення польотів на аеродромі та здійснює координацію діяльності на аеродромі підприємств і організацій; З метою забезпечення безпеки польотів керівник експлуатанта аеродрому є незалежним у прийнятті рішень щодо забезпечення безпеки авіації на аеродромі. Експлуатант аеродрому не має права вживати дискримінаційних заходів та обмежувати права користувачів аеропорту, суб'єктів з наземного обслуговування.
- (16) Відповідно до статті 70 Кодексу експлуатант аеропорту забезпечує прийняття та відправку повітряних суден, організацію наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу та пошти, повинен мати для цього аеродром, споруди, обладнання, техніку, персонал і може включати розташовані на його території об'єкти системи організації повітряного руху, метеорологічного обслуговування, вертолітні майданчики, під'їзні колії із смугами відведення, об'єкти соціальної сфери та інші спорудження і об'єкти.
- (17) Згідно зі статтею 72 Кодексу експлуатант аеропорту може одночасно бути експлуатантом аеродрому.  
Експлуатант аеропорту може самостійно надавати послуги в аеропорту, а також на договірних умовах передавати право на наземне обслуговування в аеропорту юридичним чи фізичним особам, що відповідають вимогам авіаційних правил України.
- (18) Статтею 77 Кодексу визначено, що суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування, що підлягають обов'язковій сертифікації, провадять свою діяльність на території аеропорту та аеродрому на підставі відповідного сертифіката, виданого уповноваженим органом з питань цивільної авіації, а також договору, укладеного з експлуатантом аеропорту (аеродрому).
- (19) Відповідно до статті 5 Закону України «Про природні монополії» до сфери діяльності суб'єктів природних монополій належать спеціалізовані послуги аеропорту за переліком, який визначається Кабінетом Міністрів України.

- (20) ДП «МА «Бориспіль» є суб'єктом природної монополії в частині надання спеціалізованих послуг аеропорту.
- (21) Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 14.07.2010 № 590 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів» (далі – постанова КМУ) до спеціалізованих послуг аеропортів належать такі:
- забезпечення посадки, зльоту повітряного судна;
  - забезпечення авіаційної безпеки;
  - забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для заливу у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна;
  - забезпечення наднормативної стоянки повітряного судна;
  - забезпечення обслуговування пасажирів в аеровокзалі.
- (22) Отже, спеціалізовані послуги аеропорту надаються виключно аеропортом, як суб'єктом природної монополії, та є відповідним, взаємодоповнюючим комплексом послуг, які аеропорт надає суб'єктам авіаційної діяльності.
- (23) Спеціалізовані послуги аеропорту надаються за допомогою спеціалізованого обладнання та спеціалізованої інфраструктури, які є у власності аеропорту.
- (24) Під час надання спеціалізованих послуг аеропорт фактично забезпечує здійснення всієї аеропортової діяльності та забезпечує, зокрема, доступ суб'єктів господарювання (контрагентів аеропорту, операторів послуг з наземного обслуговування) на ринки послуг з наземного обслуговування на території самого аеропорту, які є суміжними до спеціалізованих послуг аеропорту та напряду залежать від надання аеропортом цих спеціалізованих послуг, у тому числі на ринку послуг з надання джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D» на території державного підприємства міжнародний аеропорт «Бориспіль».

## 5. АНАЛІЗ ДІЙ ДП «МА «БОРИСПІЛЬ» ПІД ЧАС НАДАННЯ ПОСЛУГ АВІАМОСТУ

- (29) Під час наземного обслуговування повітряні судна авіакомпаній можуть розміщуватись у місцях стоянки, які обладнані авіамостами (пристрій для сполучення повітряного судна з будівлею пасажирського терміналу, без проміжного виходу пасажирів на вулицю). У цьому випадку авіакомпанії/агенти з обслуговування в обов'язковому порядку замовляють послугу з використання авіамосту.
- (30) ТОВ «Інтеравіа» і ТОВ «Аерохендлінг» зазначали у своїх заявах, що під час надання послуги авіамосту ДП «МА «Бориспіль» дозволяє використання виключно наземного живлення та установки кондиціонування салонів повітряних суден, які встановлені на авіамостві, чим позбавляє інших суб'єктів господарювання можливості надавати послугу із забезпечення повітряних суден наземним джерелом живлення та установкою кондиціонування повітряного судна самостійно, за допомогою мобільної техніки.
- (31) За інформацією ТОВ «Інтеравіа» і ТОВ «Аерохендлінг», вони мають право та технічні можливості надавати авіаперевізникам додаткові та спеціальні послуги (що надаються на запит авіаперевізника за окрему плату) із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціонування повітря салонів повітряного судна.
- Крім Заявників, зазначену послугу в Аеропорту надають й інші суб'єкти авіаційної діяльності, у тому числі й ДП «МА «Бориспіль».

- (32) За інформацією ТОВ «Інтеравіа» і ТОВ «Аерохендлінг», авіаміст може бути обладнаний стаціонарними джерелами живлення та установками кондиціювання повітряного судна.
- (33) Технологічно послуги із забезпечення джерелом наземного електроживлення та установкою кондиціювання повітря салонів повітряного судна можуть надаватися як з використанням пересувного обладнання, так і стаціонарного, що встановлене на авіамостах.
- (34) Як зазначили ТОВ «Інтеравіа» і ТОВ «Аерохендлінг», внаслідок технологічних особливостей єдиним суб'єктом господарювання, що надає послугу з надання авіамоству на території Аеропорту, є власник авіамоств – ДП «МА «Бориспіль».
- (35) Авіамошти терміналу «D», що перебувають у власності ДП «МА «Бориспіль», обладнані стаціонарними джерелами живлення та агрегатами кондиціювання повітряного судна, що дозволяє ДП «МА «Бориспіль» надавати авіаперевізникам також послуги із забезпечення наземним джерелом живлення та кондиціювання повітряного судна.
- (36) При цьому, як зазначило ТОВ «Аерохендлінг», якщо авіакомпанія замовляє у нього, як свого агента, послугу із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціювання повітряного судна, то ТОВ «Аерохендлінг» замовляє її у ДП «МА «Бориспіль», оскільки не може реалізувати свого права надати послугу із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціювання повітряного судна внаслідок того, що Додатком 1 до Генеральної угоди, укладеної між ТОВ «Аерохендлінг» та ДП «МА «Бориспіль», передбачено, що при наданні послуги авіамоству дозволяється використання виключно наземного живлення та установки кондиціювання салонів повітряних суден, які встановлені на авіамостві.
- (37) Отже, зазначена умова позбавляє суб'єктів господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль» можливості надавати послугу із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціювання повітряного судна, самостійно, за допомогою мобільної техніки. До того ж, авіакомпанія, або її агент з обслуговування, змушені сплачувати вартість саме пакета послуг, які надає ДП «МА «Бориспіль», незалежно від того, які саме послуги були спожиті.
- (38) Листом від 24.03.2016 № 01-22/5-15 ДП «МА «Бориспіль» повідомило, що *«послуги з використання авіамоству на території Аеропорту надаються лише ДП МА «Бориспіль».*  
*Згідно зі статтею 83 Повітряного кодексу України, суб'єкти авіаційної діяльності повинні вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів забруднюючих речовин на аеродромі.*  
*Застосування стаціонарних джерел живлення та агрегатів кондиціювання повітря повітряного судна є одним із заходів щодо зменшення обсягів викидів забруднюючих речовин на аеродромі, оскільки ці агрегати працюють використовуючи лише електричну енергію.*  
*При проектуванні та будівництві об'єктів Аеропорту керівництво Аеропорту керувалося передовою рекомендованою практикою ICAO та IATA. При будівництві терміналу «D» компанією JAC (Japan Airport Consultants) за погодженням з керівництвом Аеропорту було прийнято рішення щодо обладнання авіамоств терміналу стаціонарними джерелами живлення та агрегатами кондиціювання*

повітряного судна. Дана концепція була врахована при проектуванні пасажирських телескопічних трапів, їх комплектації та енергозабезпеченні, і реалізована під час будівництва терміналу «D». Такий підхід відповідає передовій світовій практиці та спрямований, зокрема, на мінімізацію кількості транспортних засобів, які задіяні у наземному обслуговуванні. Метою заходів, спрямованих на зменшення кількості спецтехніки та обладнання в зоні наземного обслуговування повітряного судна, є підвищення рівня безпеки за рахунок мінімізації ризиків зіткнень між транспортними засобами та між транспортними засобами і повітряними суднами. Відповідні рекомендації наведені у Керівництві ІКАО по наземним службам. Також, зменшення кількості спецтехніки та обладнання в зоні обслуговування повітряного судна мінімізує ризики нанесення травм персоналу та ризики забруднення місць стоянок паливно-мастильними матеріалами, що призводить до тимчасової відсутності можливості використання стоянки, та, відповідно, негативно впливає на регулярність відправлень повітряних суден. Використання стаціонарних джерел живлення та агрегатів кондиціонування повітряного судна є не тільки передовою міжнародною практикою, а й одним із заходів щодо забезпечення безпеки польотів та регулярності відправлень, дотримання яких покладено на експлуатанта аеропорту відповідно до положень статті 72 Повітряного кодексу України».

- (39) Порядок надання послуги з використання авіамоству регламентований Керівництвом з наземного обслуговування ДП МА «Бориспіль» від 29.02.2008 № 32-10-12 (далі – Керівництво).
- (40) Так, затвердженими 15.10.2012 ДП «МА «Бориспіль» Доповненнями № 32-20-84 до Керівництва прямо заборонено використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D», що фактично позбавляє конкурентів ДП «МА «Бориспіль» надавати аналогічні послуги в Аеропорту.
- (41) Інших обґрунтувань щодо заборони використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D» ДП «МА «Бориспіль» не надало.
- (42) Так само, ДП «МА «Бориспіль» фактично підтверджено, що технологічно, під час приєднання повітряного судна до авіамоству, можуть використовуватись як стаціонарні елементи живлення, так і пересувні.
- (43) За інформацією Державної авіаційної служби України (лист від 27.06.2014 № L1.18-7191) у чинному законодавстві відсутня заборона на використання пересувного джерела наземного живлення під час обслуговування повітряних суден на стоянках, які обладнані авіамостами.

## 6. КВАЛІФІКАЦІЯ ДІЙ ДП «МА «БОРИСПІЛЬ»

- (44) Діями ДП «МА «Бориспіль» штучно створено безальтернативні умови користування авіаційними перевізниками послугами з кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення під час під'єднання повітряного судна до авіамоству.

- (45) Такі умови користування послугами з кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення запроваджено з метою забезпечення постійного замовлення вказаних послуг виключно у ДП «МА «Бориспіль».
- (46) Встановлення штучних бар'єрів стосовно можливості надання суб'єктами господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль», послуг з кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення за допомогою пересувних засобів може призвести до недопущення конкуренції на відповідному сегменті послуг з наземного обслуговування.
- (47) Запровадження вказаних штучних бар'єрів стосовно можливості надання суб'єктами господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль», послуг з кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення за допомогою мобільних джерел має ознаки прояву ДП «МА «Бориспіль» своєї ринкової влади на ринку спеціалізованих послуг аеропорту.
- (48) Таким чином, дії ДП «МА «Бориспіль», які полягають у створенні штучних обмежень для використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамоштах терміналу «D», містять ознаки порушення, передбаченого пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту, що призводять до недопущення конкуренції на ринку послуг з надання джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамоштах терміналу «D» на території ДП «МА «Бориспіль».

## 7. ОБСТАВИНИ СПРАВИ

- (49) ДП МА «Бориспіль» листом від 17.05.2017 № 01-2215-12 повідомило Комітет, що *«ДП МА «Бориспіль» не забороняє суб'єктам господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП МА «Бориспіль», самостійно надавати послугу із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціонування повітряного судна. ТОВ «Інтеравія» самостійно надавало послугу із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціонування повітряного судна на місцях стоянок, що обладнані авіамоштами. Але в подальшому ТОВ «Інтеравія» відмовилося самостійно надавати зазначені послуги та при наданні послуг авіамошту використовувало обладнання, що встановлене на авіамоштах».*
- (50) Як зазначило ТОВ «Інтеравія» у листі від 30.05.2017: *«Так, 15 жовтня 2012 року ДП МА «Бориспіль» внесло зміни до технологічного документу – «Керівництво з наземного обслуговування в ДП МА «Бориспіль» від 29.02.2008 року № 32-10-12. Вказані зміни стосувалися введення заборони на використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час їх обслуговування на авіамоштах терміналу «D» (далі – «Обмеження надання Послуг»).* Зазначені Обмеження надання Послуг діяли з листопада 2012 року. При цьому, Товариство протягом всього часу мало змогу надавати послуги забезпечення джерелом наземного живлення і установкою кондиціонування повітря повітряного судна в місцях стоянки повітряних суден, які не обладнані авіамоштами.



*Після подачі Товариством Заяви до Комітету, ДП МА «Бориспіль» фактично припинив вказане вище порушення.*

*Сьогодні Товариство може надавати послуги забезпечення джерелом наземного живлення і установкою кондиціонування повітря повітряного судна на авіамостах терміналу «Д» у випадках, коли авіакомпанії замовляють такі послуги у Товариства. Таким чином, ДП МА «Бориспіль» не створює Товариству фактичних перешкод у реалізації Послуг.*

*Разом з тим, у Товариства відсутня інформація щодо скасування та/або зміни ДП МА «Бориспіль» документів, якими передбачалися Обмеження надання Послуг, а саме: змін до технологічного документу – «Керівництво з наземного обслуговування в ДП МА «Бориспіль» від 29.02.2008 № 32-10-12».*

- (51) Тобто, Заявник та Відповідач у справі надали Комітету інформацію, що на сьогодні фактично обмеження щодо надання суб'єктами господарювання послуг з кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення за допомогою пересувних засобів, за допомогою мобільних джерел, на території ДП «МА «Бориспіль» відсутні.
- (52) Разом з тим у Керівництві внаслідок затвердження Доповнень № 32-10-12 від 29.02.2008 містяться умови, якими заборонено використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D».
- (53) Тобто, за наданою Комітету інформацією, на сьогодні обмеження стосовно використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D» не застосовуються, але в Керівництві такі обмеження передбачені, а отже, можуть в будь-який час бути застосовані на розсуд ДП «МА «Бориспіль».
- (54) В ході розгляду справи Комітетом 09.11.2017 ДП «МА «Бориспіль» були надані обов'язкові для розгляду рекомендації № 26-рк, якими було зобов'язано ДП «МА «Бориспіль» унести зміни до Керівництва по експлуатації пасажирського трапу типу телескопічний трап APRON DRIVE від 29.02.2008 № 32-10-12 ДП «МА «Бориспіль», які б передбачили можливість доступу на конкурентних засадах суб'єктів господарювання на ринок послуг з надання джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D» на території ДП «МА «Бориспіль» без шкоди для безпеки польотів та регулярності відправлень.
- (55) Листом від 28.12.2017 № 01-2215-58 ДП «МА «Бориспіль» повідомило Комітет про те, що «На виконання Рекомендацій № 26-рк ДП «МА «Бориспіль» розроблені доповнення до технологічного документу «Керівництво з наземного обслуговування ДП «МА «Бориспіль» від 29.02.2008 № 32-10-12», які передбачають можливість доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з надання джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіа мостах терміналу «D» на території ДП «МА «Бориспіль» без шкоди для безпеки польотів та регулярності відправлень». Водночас було надано копію наказу ДП «МА «Бориспіль» від 28.12.2017 № 01-07/1-600, яким внесено зміни до технологічного документу «Керівництво з наземного обслуговування ДП «МА «Бориспіль» від 29.02.2008 № 32-10-12» в якому зазначено:

«... Використання пересувного джерела живлення під час наземного обслуговування ПС на стоянках перону «D», які обладнані авіамодами, дозволяється у випадках:

- несправність стаціонарного наземного джерела живлення;
  - несправність допоміжної силової установки (ДСУ);
  - при наявності технологічної можливості (без шкоди для безпеки польотів та регулярності відправлень) за погодженням директора з операційної діяльності.
- Використання пересувної установки кондиціювання повітря салонів ПС під час наземного обслуговування ПС на стоянках перону «D», які обладнані авіамодами, дозволяється у випадках:
- несправність стаціонарної установки кондиціювання повітря салонів ПС;
  - при наявності технологічної можливості (без шкоди для безпеки польотів та регулярності відправлень) за погодженням директора з операційної діяльності».

(56) Отже, рекомендації Комітету від 09.11.2017 № 26-рк є виконаними ДП «МА «Бориспіль».

(57) Водночас зазначаємо, що дії ДП «МА «Бориспіль», які полягали у створенні штучних обмежень для використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціювання повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамодах терміналу «D» не призвели до суттєвого обмеження чи спотворення конкуренції та не завдали значних збитків окремим особам чи суспільству та вжито відповідних заходів для усунення наслідків порушення.

## **(8) АНАЛІЗ ЗАУВАЖЕНЬ ТА ЗАПЕРЕЧЕНЬ**

(58) На подання з попередніми висновками у справі, яке було надіслано сторонам у справі відповідно до пункту 26 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року № 5, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 6 травня 1994 року за № 90/299 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року № 169-р) (зі змінами), ДП «МА «Бориспіль» листом від 10.04.2016 № 01-22/5-65 надало свої міркування, а саме: «ДП МА «Бориспіль» не забороняє суб'єктам господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території Міжнародного аеропорту «Бориспіль», самостійно надавати послуги із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціювання повітряного судна, а отже і не створює перешкод суб'єктам господарювання у реалізації послуг. Зазначена інформація також підтверджується ТОВ «Інтеравіа» (заявником у справі).

На виконання Рекомендацій № 26-рк ДП МА «Бориспіль» наказом від 28.12.2017 № 01-07/1-600, введені в дію зміни до технологічного документу «Керівництво з наземного обслуговування ДП МА «Бориспіль» від 29.02.2008 № 32-10-12, які передбачають можливість доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з надання джерела наземного електроживлення та установки кондиціювання повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамодах терміналу «D» на території ДП МА «Бориспіль» без шкоди для безпеки польотів та регулярності відправлень (копія наказу надавалася до Комітету листом від 28.12.2017 № 01-22/5-58).

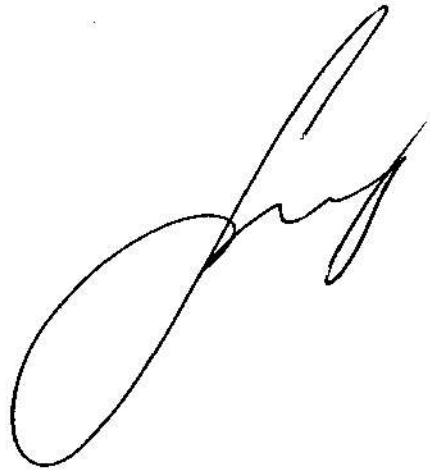
ДП МА «Бориспіль» вважає, що пропозиція Антимонопольного комітету України щодо закриття провадження у справі № 130-26.13/26-17 відповідає вимогам чинного законодавства».

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 13 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», частиною третьою статті 46, статтею 48 і абзацом сьомим статті 49 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та пунктом 36 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року № 5 (в редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року № 169-р), зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 6 травня 1994 року за № 90/299 (із змінами і доповненнями), Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Закрити провадження у справі № 130-26.13/26-17.

В. о. Голови Комітету



М. НІЖНИК