



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РЕКОМЕНДАЦІЇ

09 листопада 2017 р.

Київ

№ 26-рк

Державне підприємство
«Міжнародний аеропорт «Бориспіль»

Про припинення дій, які містять
ознаки порушення законодавства
про захист економічної конкуренції,
усунення причин виникнення цих порушень
та умов, що їм сприяють

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання відділу ринків транспорту Департаменту досліджень і розслідувань ринків невиробничої сфери від 06 вересня 2017 року № 130-01/48,

ВСТАНОВИВ:

1. ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

(1) Розпорядженням державного уповноваженого Комітету від 31.02.2014 № 03/21-р було розпочато розгляд справи № 136-26.13/27-14 за ознаками вчинення державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – ДП «МА «Бориспіль», Аеропорт) (м. Бориспіль, Київська обл.) порушень, передбачених:

1) пунктом 2 статті 50, пунктом 7 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (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 монопольним (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.

(2) Водночас 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 товариства з обмеженою відповідальністю «Аерохендлінг» (далі – ТОВ «Аерохендлінг», Заявник) від 27.01.2016 б/н (вх. Відділення від 27.01.2016 № 01-11-12) і ТОВ «Інтеравіа» (далі – Заявник) 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 встановлення додаткової плати за доступ до інфраструктури аеропорту та матеріали, отримані під час розгляду цих заяв, які були приєднані до справи № 136-26.13/27-14.

- (3) Під час розгляду справи № 136-26.13/27-14 на засіданні Комітету 24 січня 2017 року 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».
- (4) Враховуючи викладене, на засіданні Комітету було вирішено (пункт 2 протокольного рішення № 3 від 24 січня 2017 року) 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.
- (5) У зв'язку з цим, розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 13.03.2017 № 08/50-р було виділено матеріали справи № 136-26.13/27-14, 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 авіамостах терміналу «D», 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.

2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

(6) Відповідно до статті 1 Повітряного кодексу України (далі - Кодекс):

- 1) **аеродром** - визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден;
- 2) **аеропорт** - комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, 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.
- (7) 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.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) 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).

(3) ПІДСТАВИ НАДАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ

- (11) ДП «МА «Бориспіль» є державним підприємством цивільної авіації України, входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.
- (12) 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 юридичної особи 20572069.
- (13) Відповідно до Статуту ДП МА «Бориспіль», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 29.06.2011 № 179 та 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.

- (14) ДП «МА «Бориспіль» здійснює діяльність з 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.
- (15) Отже, ДП «МА «Бориспіль» є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».
- (16) 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.
- (17) ДП «МА «Бориспіль» є суб'єктом природної монополії в частині надання спеціалізованих послуг аеропорту.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) Спеціалізовані послуги аеропорту надаються за допомогою спеціалізованого обладнання та спеціалізованої інфраструктури, які є у власності аеропорту.
- (21) 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 напряму залежать від надання аеропортом цих спеціалізованих послуг.

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

- (22) 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 авіамоству.

- (23) ТОВ «Інтеравіа» і ТОВ «Аерохендлінг» зазначали у своїх заявах, що під час надання послуги авіамоству ДП «МА «Бориспіль» дозволяє використання виключно наземного живлення та установки кондиціювання 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 кондиціювання повітряного судна самостійно, за допомогою мобільної техніки.
- (24) 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 кондиціювання повітря салонів повітряного судна.
Крім Заявників, зазначену послугу в Аеропорту надають й інші суб'єкти авіаційної діяльності, у тому числі й ДП «МА «Бориспіль».
- (25) За інформацією ТОВ «Інтеравіа» і ТОВ «Аерохендлінг», авіаміст може бути обладнаний стаціонарними джерелами живлення та установками кондиціювання повітряного судна.
- (26) 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.
- (27) 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 авіамоствів – ДП «МА «Бориспіль».
- (28) Авіамостви 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.
- (29) 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.
- (30) 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.

(31) Вказані дії можуть призводити до обмеження конкуренції на ринках наземного обслуговування.

(32) 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 (JapanAirportConsultants) 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 ICAO 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 кондиціювання 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».

(33) Порядок надання послуги з використання авіамоству регламентований Керівництвом по експлуатації пасажирського трапу типу телескопічний трап APRON DRIVE від 29.02.2008 № 32-10-12 (далі – Керівництво по експлуатації).

(34) Так, затвердженими 15.10.2012 ДП «МА «Бориспіль» Доповненнями № 32-20-84 до Керівництва по експлуатації прямо заборонено використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціювання 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.

- (35) Інших обґрунтувань щодо заборони використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціювання повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамоштах терміналу «D» ДП «МА «Бориспіль» не надало.
- (36) Так само, ДП «МА «Бориспіль» фактично підтверджено, що технологічно, під час приєднання повітряного судна до авіамошту, можуть використовуватись як стаціонарні елементи живлення, так і пересувні.
- (37) За інформацією Державної авіаційної служби України (лист від 27.06.2014 № 1.18-7191), у чинному законодавстві відсутня заборона на використання пересувного джерела наземного живлення під час обслуговування повітряних суден на стоянках, які обладнані авіамоштами.

6. КВАЛІФІКАЦІЯ ДІЙ ДП «МА «БОРИСПІЛЬ»

- (38) Отже, діями ДП «МА «Бориспіль» штучно створено безальтернативні умови користування авіаційними перевізниками послугами з кондиціювання повітряного судна та забезпечення елементами живлення під час під'єднання повітряного судна до авіамошту.
- (39) Такі умови користування послугами з кондиціювання повітряного судна та забезпечення елементами живлення запроваджено з метою забезпечення постійного замовлення вказаних послуг виключно у ДП «МА «Бориспіль».
- (40) Встановлення штучних бар'єрів стосовно можливості надання суб'єктами господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль», послуг з кондиціювання повітряного судна та забезпечення елементами живлення за допомогою пересувних засобів може призвести до недопущення конкуренції на відповідному сегменті послуг з наземного обслуговування.
- (41) Запровадження вказаних штучних бар'єрів стосовно можливості надання суб'єктами господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль», послуг з кондиціювання повітряного судна та забезпечення елементами живлення за допомогою мобільних джерел має ознаки прояву ДП «МА «Бориспіль» своєї ринкової влади на ринку спеціалізованих послуг аеропорту.
- (42) Як зазначило ТОВ «Інтеравіа» 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 кондиціювання повітря салонів повітряного судна під час їх обслуговування на авіамоштах терміналу «Д» (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 кондиціювання повітря повітряного судна в місцях стоянки повітряних суден, які не обладнані авіамодами.

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 кондиціювання повітря повітряного судна на авіамодах 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».

- (43) Водночас 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 кондиціювання повітряного судна.

ТОВ «Інтеравіа» самостійно надавало послугу із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціювання повітряного судна на місцях стоянок, що обладнані авіамодами. Але в подальшому ТОВ «Інтеравіа» відмовилося самостійно надавати зазначені послуги та при наданні послуг авіамоду використовувало обладнання, що встановлене на авіамодах».

- (44) Тобто, Заявник та Відповідач у справі надали Комітету інформацію, що на сьогодні фактично обмеження щодо надання суб'єктами господарювання послуг з кондиціювання повітряного судна та забезпечення елементами живлення за допомогою пересувних засобів, за допомогою мобільних джерел, на території ДП «МА «Бориспіль» відсутні.

- (45) Разом з тим у Керівництві по експлуатації внаслідок затвердження Доповнень № 32-10-12 від 29.02.2008 містяться умови, якими заборонено використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціювання повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамодах терміналу «Д».

- (46) Тобто, за наданою Комітету інформацією, на сьогодні обмеження стосовно використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціювання повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамодах терміналу «Д» не застосовуються, але в Керівництві по експлуатації ДП «МА «Бориспіль» такі обмеження передбачені, а отже, можуть в будь-який час бути застосовані на розсуд ДП «МА «Бориспіль».

Отже, 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 «Д», 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 кондиціювання повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D» на території ДП «МА «Бориспіль».

З метою припинення порушень законодавства про захист економічної конкуренції, передбачених частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», усунення причин виникнення цих порушень і умов, що їм сприяють, на підставі пункту 14 частини першої статті 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» та статті 46 Закону України «Про захист економічної конкуренції», Антимонопольний комітет України надає державному підприємству «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» такі обов'язкові для розгляду

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

Унести зміни до Керівництва по експлуатації пасажирського трапу типу телескопічний трап APRON DRIVE від 29.02.2008 № 32-10-12 державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», які б передбачили можливість доступу на конкурентних засадах суб'єктів господарювання на ринок послуг з надання джерела наземного електроживлення та установки кондиціювання 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.

Рекомендації органів Антимонопольного комітету України є обов'язковими для розгляду органами і особами, яким вони надані.

Про результати розгляду цих рекомендацій необхідно повідомити Антимонопольний комітет України у **місячний строк** дня їх отримання.

Звертаємо увагу, що відповідно до частини третьої статті 46 Закону України «Про захист економічної конкуренції», за умови виконання положень рекомендацій у разі, якщо порушення не призвело до суттєвого обмеження чи спотворення конкуренції, не завдало значних збитків окремим особам чи суспільству та вжито відповідних заходів для усунення наслідків порушення, розпочате провадження у справі про порушення законодавства про захист економічної конкуренції закривається.

Головуючий –
заступник Голови Комітету –
державний уповноважений

А. BOBK