



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РЕКОМЕНДАЦІЇ

29 вересня 2015 р.

Київ

№ 14-рк

Державна авіаційна служба України

Про усунення причин і умов,
що сприяють вчиненню порушення
законодавства про захист
економічної конкуренції

Розпорядженням заступника Голови Антимонопольного комітету України – державного уповноваженого від 11.01.2014 № 03/3-р розпочато розгляд справи № 136-26.13/2-14 за ознаками вчинення Державною авіаційною службою України (далі – Державіаслужба) (просп. Перемоги, буд. 14, м. Київ) порушення, передбаченого частиною першою статті 15 та пунктом 3 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді антиконкурентних дій органів влади, які можуть призвести до обмеження конкуренції на ринку послуг наземного обслуговування (хендлінгові послуги) у Міжнародному аеропорту «Бориспіль».

До Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) надійшла заява товариства з обмеженою відповідальністю «Інтеравіа» (далі – ТОВ «Інтеравіа», Заявник, Товариство) (м. Київ) від 19.12.2013 № 01-18-743 (вх. від 19.12.2013 № 8-01/244-АМ) щодо порушення, на думку Заявника, Державіаслужбою законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді антиконкурентних дій органів влади, які призвели або можуть призвести до недопущення, усунення, обмеження чи спотворення конкуренції на ринку послуг наземного обслуговування (хендлінгові послуги) у Міжнародному аеропорту «Бориспіль».

За інформацією Заявника, Державіаслужба необґрунтовано затягує Товариству продовження дії та внесення змін в чинні сертифікати на заявлені види аеропортової діяльності, зокрема, на:

- забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти та вантажів;
- наземне адміністрування в аеропорту.

Заявник є суб'єктом господарювання, який відповідно до виданого Державною авіаційною службою України Сертифіката відповідності та Генеральної угоди від 04.03.2008 № 02.1.1-23.30-51 «Про комерційне виконання послуг з наземного обслуговування» (далі – Генеральна угода, Угода), укладеної між ТОВ «Інтеравіа» та державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі – ДП «МА «Бориспіль», Аеропорт) (м. Бориспіль, Київська обл.) надає на території ДП «МА «Бориспіль» певні послуги з наземного обслуговування, а саме: забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти та вантажів; наземне адміністрування в аеропорту; обслуговування на пероні та місцях стоянок ПС; миття та зняття зледеніння.

Відповідно до Положення про Державну авіаційну службу України (далі – Положення), затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520, Державна авіаційна служба (Державіаслужба) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Пунктом 4 Положення визначено, що Державіаслужба відповідно до покладених на неї завдань, зокрема:

забезпечує створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств цивільної авіації усіх форм власності;

здійснює сертифікацію, схвалення та реєстрацію об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та ліцензування їх діяльності;

здійснює нагляд та контроль за дотриманням суб'єктами авіаційної діяльності вимог законодавства, авіаційних правил України, зокрема шляхом проведення планових і позапланових перевірок, аудитів та інспектувань, а також ситуаційних експериментів, випробовувань, оглядів, спостережень;

здійснює в межах повноважень, передбачених законом, заходи щодо забезпечення розвитку та захисту конкуренції в галузі цивільної авіації.

Також відповідно до пункту 8 Положення Державіаслужба, зокрема, в межах повноважень, передбачених законом, на основі і на виконання Конституції та законів України, актів Президента України та постанов Верховної Ради України, прийнятих відповідно до Конституції та законів України, актів Кабінету Міністрів України, відповідно до стандартів і рекомендованої практики ІКАО, нормативних актів інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства ЄС у галузі цивільної авіації **розробляє та приймає авіаційні правила України**, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору.

Частиною п'ятою статті 11 Повітряного кодексу України визначено, що авіаційні правила України встановлюють:

види, форми сертифікатів та інших документів, що видаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

строки дії зазначених документів;

детальний порядок та умови отримання, анулювання, припинення дії та відмови, у тому числі щодо видачі зазначених документів;

вимоги до суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності, наявності у суб'єктів авіаційної діяльності систем управління безпекою польотів та систем управління якістю;

правила та порядок виконання польотів;

правила та порядок аеронавігаційного обслуговування;

правила, порядок, обсяг і критерії оцінки, проведення перевірок, інспектування та аудиту, їх види, прийнятні методи визначення відповідності.

Отже, Державіаслужба відповідно до покладених на неї завдань розробляє та впроваджує порядки та правила, а також видає дозволи та сертифікати у галузі цивільної авіації.

Державіаслужба є органом влади у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

Відповідно до статті 77 Повітряного кодексу України, 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).

Види аеропортової діяльності, що підлягають сертифікації, передбачено в додатку 1 до Правил сертифікації аеропортів, затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.06.2006 № 407 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23.06.2006 за № 740/12614 (далі – Правила).

Згідно з додатком 1 до Правил, обов'язковій сертифікації в порядку, встановленому Правилами, підлягають такі види діяльності:

- забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти та вантажів;
- наземне адміністрування в аеропорту;
- обслуговування на пероні та місцях стоянок повітряних суден;
- миття та зняття зледеніння.

Відповідно до пункту 3.1.2 Правил Заявка суб'єкта аеропортової діяльності на одержання Сертифіката надається до органу сертифікації у таких випадках:

- при первинній сертифікації;
- при закінченні терміну дії попереднього Сертифіката;
- при відновленні після скасування або призупинення дії Сертифіката;
- при необхідності оформлення змін або доповнень до Сертифіката, який був виданий раніше.

Згідно з пунктом 3.1.3 Правил Заявка повинна бути підписана керівником заявника та узгоджена керівником аеропорту або його заступником.

Так, Заявник отримав Сертифікати відповідності:

- КВР – СКО – 60-02 від 11.08.2010 на вид діяльності «Наземне адміністрування та диспетчерський контроль в аеропорту «Бориспіль», виданий ТОВ «Свіспорт Україна» з терміном дії до 11.08.2013;
- КВР – СКО – 61-02 від 11.08.2010 на вид діяльності «Забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти і вантажів в аеропорту «Бориспіль», виданий ТОВ «Свіспорт Україна» з терміном дії до 11.08.2013;
- КВР – СКО – 94-02 від 22.12.2011 на вид діяльності «Обслуговування на пероні та місцях стоянок», виданий ТОВ «Свіспорт Україна» з терміном дії до 22.12.2014.

06.08.2013 ТОВ «Інтеравіа» було видано Сертифікати відповідності КВР – СКО – 61-02 на вид діяльності «Забезпечення обслуговування пасажирів і багажу в ДП МА «Бориспіль» та КВР – СКО – 60-02 на вид діяльності «Наземне адміністрування ДП МА «Бориспіль» терміном дії до 11.01.2014.

Заявник неодноразово звертався до Державіаслужби (листи від 17.07.2013 № 01-18-250, від 05.11.2013 № 01-18-644, від 03.12.2013 № 01-18-702, від 13.12.2013 № 01-18-733, від 08.01.2014 № 01-18-07) щодо одержання Сертифікатів відповідності на види діяльності «Наземне адміністрування» та «Забезпечення обслуговування пасажирів, багажу». До Заявок на одержання Сертифікатів відповідності додавались документи, передбачені Правилами.

У відповідь на листи Товариства Державіаслужба зазначала (листи від 13.09.2013 № 74/14.1.1/52-13, від 07.11.2013 № 86/14.1.1/52-13), що Заявки Товариства не відповідають пункту 3.1 Правил, зокрема Заявка не узгоджена керівником аеропорту або його заступником.

Також Товариство зверталось до Державіаслужби (лист від 03.12.2013 № 01-18-702 та інші), як до органу державної влади, який відповідно до Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого Указом Президента України від 6 квітня 2011 року № 398/2011, зокрема, здійснював контроль і нагляд за дотриманням суб'єктами авіаційної діяльності міжнародних стандартів та вимог законодавства України при організації

повітряних перевезень, з проханням щодо сприяння Товариству в одержанні погодження у ДП «МА «Бориспіль» Заявок на отримання Сертифікатів відповідності, оскільки ДП «МА «Бориспіль» вимагало від ТОВ «Інтеравіа» надання разом із Заявками комплексу доказової документації.

Відповідно до пункту 3.1.11 Правил доказова документація, що подається до Заявки, готується у трьох примірниках: один примірник залишається у заявника, два примірники передаються до Державіаслужби, де документи комплектуються в сертифікаційні справи за розділами відповідно до змісту.

Також відповідними пунктами Правил визначено детальний порядок та процедури проходження сертифікації суб'єктами авіаційної діяльності, яка включає такі основні етапи:

- підготовка доказової документації та подання заявки на сертифікацію;
- отримання заявки і попередня оцінка комплектності доказової документації;
- комплексна експертиза доказової документації;
- сертифікаційне обстеження та оцінка відповідності Заявника;
- прийняття рішення про видачу (відмову у видачі) Сертифіката;
- оформлення та видача Сертифіката;
- контроль та нагляд за аеропортовою діяльністю Власника Сертифіката.

Тобто, відмова ДП «МА «Бориспіль» в погодженні Заявок на отримання Сертифікатів відповідності перешкоджала ТОВ «Інтеравіа» проходженню в Державіаслужбі процедури сертифікації, визначеної Правилами.

Пунктом 2.1.4 Правил встановлено, що Державіаслужба здійснює регулювання діяльності аеропортів через сертифікацію та регулярне інспектування процесів аеропортової діяльності з технічного та наземного забезпечення польотів з прийняттям відповідних заходів з обмеження або припинення діяльності при недотриманні встановлених у цивільній авіації вимог.

Розділом 3.6 Правил визначено порядок та види інспекційного контролю за діяльністю Власника Сертифіката, зокрема, позапланові інспекційні перевірки, що проводяться згідно з наказом Державіаслужби для контрольної оцінки відповідності власника Сертифіката сертифікаційним вимогам та дотримання умов і обмежень, установлених під час видачі Сертифіката.

Проте, незважаючи на численні звернення Товариства до Державіаслужби щодо втручання у зазначену ситуацію, яка перешкоджала продовженню діяльності Заявника на ринку послуг наземного обслуговування у Міжнародному аеропорту «Бориспіль» та могла призвести до обмеження конкуренції на цьому ринку, Державіаслужба виявляла бездіяльність щодо розгляду вимог, які висувались ДП «МА «Бориспіль» до ТОВ «Інтеравіа».

У зв'язку з численними зверненнями ТОВ «Інтеравіа» як до Мінінфраструктури, так і до Державіаслужби, відповідно до наказу Голови Державіаслужби від 25.12.2013 № 1024, була створена комісія Державіаслужби та складено акт від 26.12.2013 щодо сертифікаційного обстеження ТОВ «Інтеравіа» з питання сертифікації у заявленій сфері аеропортової діяльності – наземне адміністрування та диспетчерський контроль; обслуговування на пероні та місцях стоянок ПС; забезпечення обслуговування пасажирів, багажу в аеропорту «Бориспіль».

За результатами проведеної перевірки комісією були надані висновки, що видача Сертифікатів відповідностей ТОВ «Інтеравіа» вважається можливою за умов надання Плану заходів з усунення невідповідностей.

Листом від 08.01.2014 № 01-18-07 ТОВ «Інтеравіа» повідомило Державіаслужбу про те, що Товариством підготовлено план заходів з усунення невідповідностей, що виявлені комісією Державіаслужби при проведенні сертифікаційного обстеження ТОВ «Інтеравіа» в аеропорту «Бориспіль».

Водночас у листі до Комітету від 10.01.2014 № 01-18-10 Товариство зазначає, що всі документи, передбачені Правилами, до Державіаслужби подані (зокрема, у додатках до листа ТОВ «Інтеравіа» до Державіаслужби від 05.11.2013 № 01-18-644, від 13.12.2013 № 01-18-733 та інших), усі зауваження, які було виявлено Державіаслужбою під час вивчення вказаних документів та декількох комісійних перевірок, виправлено.

Відповідно до інформації, наданої Заявником, станом на 11.01.2014 Заявнику не було видано жодного Сертифіката згідно з поданими Заявками на здійснення діяльності в аеропорту, незважаючи на те, що у нього 11.01.2014 припинялась дія Сертифікатів відповідності на види діяльності «Наземне адміністрування» та «Забезпечення обслуговування пасажирів, багажу».

Така бездіяльність Державіаслужби містить ознаки порушення, передбачені частиною першою статті 15 та пунктом 3 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді антиконкурентних дій органів влади, які можуть призвести до обмеження конкуренції на ринку послуг наземного обслуговування (хендлінгові послуги) у Міжнародному аеропорту «Бориспіль».

Листом від 04.04.2014 № 3389/03/10-14 Міністерство інфраструктури України повідомило Комітет про наступне.

«ТОВ «Інтеравіа» здійснює свою діяльність на території ДП «МА «Бориспіль» починаючи з 2008 року на підставі Генеральної угоди про комерційне виконання послуг з наземного обслуговування № 02.1.1-23.30-51 від 04.03.2008.

Згідно з вимогами пункту 3.1.3 Правил, що діяв на момент подачі заяви, ТОВ «Інтеравіа» повинно погодити з керівником аеропорту Заявку на одержання Сертифіката, та відповідно до пункту 3.3.5 вищевказаного документу, погодити з аеропортом всі технології виробничого процесів, процедур, операцій та визначення їх відповідності вимогам нормативних документів. Тільки у разі повної відповідності технологічних процесів вимогам нормативних документів, аеропорт може погодити такі документи.

З метою уникнення конфлікту інтересів між керівниками аеропортів та суб'єктів аеропортової діяльності, що працюють на території аеропорту Державіаслужбою було ініційовано внесення змін до Правил сертифікації аеропортів, затверджених наказом Державіаслужби від 13.06.2006 № 407. З Правил було виключено погодження керівником аеропорту заявки суб'єкта аеропортової діяльності на сертифікацію видів діяльності. Зміни були затверджені наказом Державіаслужби від 29.11.2013 № 964, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 17 грудня 2013 року за № 2123/24655. Наказ набув чинності з дня його опублікування, тобто з 30.12.2013.

Для з'ясування можливостей ТОВ «Інтеравіа» продовжувати діяльність по наземному забезпеченню повітряних суден, 26.12.2013 до ДП «МА «Бориспіль» була направлена комісія Державіаслужби для проведення сертифікаційного обстеження Товариства. Комісією було визначено, що стан та організація технологічних процесів у Товариства в Аеропорту, оснащеність робочих місць працівників, рівень їх професійної підготовки дозволяють виконувати комплекс заходів з наземного забезпечення авіаційних перевезень і робіт. Однак під час перевірки були виявлені невідповідності, а саме згідно з пунктом 3.3.5 Правил, заявник повинен погодити з керівництвом аеропорту всі технології виробничих процесів, процедур, операцій та їх відповідності вимогам нормативних документів. Для того, щоб не припинити процеси обслуговування повітряних суден в аеропорту, Державіаслужбою 10.01.2014 було прийнято рішення щодо видачі ТОВ «Інтеравіа» Сертифіката відповідності на 3 місяці.

Після врахування зауважень, наданих ТОВ «Інтеравіа» фахівцями ДП «МА «Бориспіль», всі технологічні документи Товариства, окрім «Керівництва по антикриговому захисту повітряних суден на землі в аеропорту «Бориспіль», були узгоджені

керівництвом Аеропорту та передані Товариству. На підставі зазначеного 11 березня 2014 року ТОВ «Інтеравія» Державіаслужбою були видані сертифікати відповідності».

Державіаслужба листом від 21.05.2014 № 1.29-5656 повідомила Комітет, що ТОВ «Інтеравія» було видано сертифікати відповідності:

1) обслуговування на пероні та містах стоянок ПС № КВР-СКО-183-03 від 11.01.2014 терміном дії до 11.04.2014 та від 11.03.2014 терміном дії до 11.03.2017:

- надання послуг із завантаження/розвантаження ПС;
- встановлення та прибирання до/від самохідного трапу;
- забезпечення зв'язку між ПС та зовнішнім постачальником послуг;
- надання та експлуатація відповідного обладнання для запуску двигунів та електроживлення ПС;
- охолодження та обігрів кабін;
- буксування ПС, що прибувають та відлітають;
- внутрішнє прибирання ПС;
- обслуговування туалету та систем водопостачання;
- зовнішнє миття ПС;
- зняття зледеніння;

2) забезпечення обслуговування пасажирів та багажу № КВР-СКО-182-03 від 11.01.2014 терміном дії до 11.04.2014 та від 11.03.2014 терміном дії до 11.03.2017;

3) наземне адміністрування в аеропорту № КВР-СКО-181-03 від 11.01.2014 терміном дії до 11.04.2014 та від 11.03.2014 терміном дії до 11.03.2017.

Наказом Мінінфраструктури від 29.11.2013 № 964, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 17 грудня 2013 року за № 2123/24655, були внесені зміни до підпункту 3.1.3 пункту 3.1 глави 3 Правил сертифікації аеропортів, відповідно до яких Заявка на отримання Сертифіката відповідності не повинна узгоджуватись із керівником аеропорту або його заступником.

Постановою Окружного адміністративного суду міста Києва від 22.04.2014 у справі № 826/111/14 за позовом КП «Міжнародний аеропорт «Одеса» до Мінінфраструктури про визнання незаконним наказу Мінінфраструктури від 29.11.2013 № 964 зазначений наказ визнано незаконним.

Ухвалою Київського апеляційного адміністративного суду від 03.07.2014 у справі № 826/111/14 апеляційну скаргу Мінінфраструктури залишено без задоволення, а постанову Окружного адміністративного суду м. Києва від 22.04.2014 – без змін.

На виконання ухвали Київського адміністративного апеляційного суду від 03.07.2014 у справі № 826/111/14 Мінінфраструктури видано наказ від 08.09.2014 № 439 «Про скасування наказу Міністерства інфраструктури України від 29.11.2013 № 964».

Проте, постановою від 16.06.2015 у справі № К/800/40671/14 Вищий адміністративний суд України задовольнив касаційну скаргу Міністерства інфраструктури України, скасувавши постанову Окружного адміністративного суду міста Києва від 22 квітня 2014 року та ухвалу Київського апеляційного адміністративного суду від 03 липня 2014 року, ухваливши нове рішення, яким відмовлено в задоволенні позову Комунального підприємства «Міжнародний аеропорт «Одеса» до Міністерства інфраструктури України про визнання незаконним наказу Міністерства інфраструктури України від 29 листопада 2013 року № 964 «Про внесення змін до Правил сертифікації аеропортів».

Разом з цим, наказом Міністерства юстиції України від 08.08.2014 № 1307/5 державну реєстрацію наказу Мінінфраструктури від 29.11.2013 № 964, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 17 грудня 2013 року за № 2123/24655, скасовано та Мінінфраструктури наказом від 08.09.2014 № 439 скасовано наказ від 29.11.2013 № 964.

До Комітету продовжують надходити заяви суб'єктів господарювання, які надають або бажають надавати послуги з наземного обслуговування в аеропортах (хендлінгові послуги), щодо створення експлуатантами аеропортів перешкод вступу цих суб'єктів господарювання на ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах або створення перешкод у їх діяльності з метою недопущення та обмеження конкуренції та усунення їх із зазначених ринків, тобто щодо порушень законодавства про захист економічної конкуренції.

Така ситуація була б неможливою у випадку наявності прозорого та чітко регламентованого порядку доступу на конкурентних та недискримінаційних умовах суб'єктів господарювання на ринок послуг наземного обслуговування в аеропортах.

У країнах Європейського Союзу (надалі – ЄС) порядок доступу на ринки наземного обслуговування врегульовано Директивою Ради ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС «Про доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах Співтовариства» (далі – Директива).

Директивою визначені як критерії, так і вимоги необхідності розробити конкурсну процедуру відбору постачальників послуг із наземного обслуговування в аеропортах.

Так, зокрема, держави-члени вживають необхідних заходів для організації процедури відбору постачальників, авторизованих надавати послуги з наземного обслуговування в аеропорту. Ця процедура повинна відповідати таким принципам:

у випадках, коли держава-член вимагає встановлення стандартних вимог або технічних специфікацій, що мають бути виконані постачальниками послуг з наземного обслуговування, ці вимоги чи специфікації встановлюють після консультацій з Комітетом користувачів аеропорту. Критерії відбору, встановлені у стандартних вимогах або технічних специфікаціях, повинні бути належними, об'єктивними, прозорими та недискримінаційними;

необхідно розпочати процедуру запрошення до подання тендерної пропозиції, що має бути опублікована в Офіційному віснику Європейських Спільнот, на яке може відповісти будь-який постачальник послуг наземного обслуговування.

Відсутність чіткого порядку доступу на ринки з наземного обслуговування в аеропортах України створює перешкоди для розвитку конкуренції на вказаних ринках та може призводити до порушень законодавства про захист економічної конкуренції.

Послуги з наземного обслуговування в аеропортах є одним з найважливіших факторів для належного функціонування повітряного транспорту, вони забезпечують значний внесок в ефективне використання інфраструктури повітряного транспорту. Також, забезпечення вільного доступу до зазначених послуг допоможе зменшити експлуатаційні витрати авіакомпаній та підвищити якість послуг, що надаються користувачам аеропорту, а суттєве зниження експлуатаційних витрат створить об'єктивні передумови для зменшення вартості авіаквитків для пасажирів.

При розробці відповідного нормативно-правового акта слід врахувати:

1. Забезпечення вільного, прозорого та недискримінаційного доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах для надання послуг третім особам (користувачам аеропортів).

2. Надання можливості користувачам аеропорту (авіакомпаніям) забезпечити наземне обслуговування на території аеропортів власними силами.

3. Розроблення критеріїв вступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах, які повинні застосовуватись на недискримінаційних умовах та не можуть обмежувати доступ суб'єктів господарювання на зазначений ринок.

У разі, якщо для певних категорій послуг з наземного обслуговування в аеропортах необхідно застосувати обмеження кількості авторизованих постачальників таких категорій послуг, то формування критеріїв такого обмеження повинно бути обґрунтованим, доречним, об'єктивним, прозорим та недискримінаційним.

4. Гарантування суб'єктам господарювання, що здійснюють наземне обслуговування в аеропортах, доступу до інфраструктури та технічних засобів аеропорту в обсязі, необхідному для здійснення діяльності та забезпечення ефективної та добросовісної конкуренції, при цьому враховувати авіаційну безпеку та пропускну здатність аеропортів.

5. Забезпечення належного функціонування повітряного транспорту шляхом зменшення експлуатаційних витрат авіакомпаній (що зменшить собівартість квитка) та підвищення якості послуг, які надаються користувачам в аеропорту.

6. Мінімізація участі аеропорту в прийнятті рішення про доступ на ринок послуг з наземного обслуговування (видачі сертифіката), оскільки на сьогодні для отримання сертифіката на надання певних послуг з наземного обслуговування в аеропортах є обов'язковою наявність Генеральної угоди з аеропортом, який в більшості випадків сам надає такі послуги, а отже, не зацікавлений в допуску конкурента.

7. Забезпечення належного рівня конкуренції на ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах, визначення кількості постачальників таких послуг – не менше ніж дві обслуговуючі компанії для кожної категорії послуг з наземного обслуговування в аеропортах.

У випадку, якщо кількість постачальників деяких послуг з наземного обслуговування в аеропортах буде обмеженою, ефективна конкуренція вимагатиме, щоб принаймні один з постачальників був абсолютно незалежним як від органу управління аеропорту, так і від авіаперевізника, що здійснює понад 25 відсотків перевезень пасажирів або фрахту, які зареєстровано в аеропорту протягом року, що передує року, коли цих постачальників було відібрано, а також від контролюючого органу або органу, який безпосередньо чи опосередковано контролює цей орган управління аеропорту, або такого авіаперевізника.

У разі необхідності обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування в аеропортах, передбачити, що такі обмеження можуть бути застосовані тільки до таких категорій діяльності з наземного обслуговування в аеропортах:

- обробка багажу;
- обслуговування повітряних суден на місцях стоянок;
- забезпечення пально-мастильними матеріалами;
- обслуговування вантажу та пошти, що завантажується/вивантажується на/з борт літака та транспортується між повітряним судном та вантажним терміналом.

8. Визначення виключних, чітких, прозорих критеріїв на недискримінаційних умовах припинення доступу до послуг з наземного обслуговування в аеропортах.

Також необхідно врахувати, що з метою забезпечення належного рівня ефективної та справедливої конкуренції, у випадку обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування в аеропортах, відбір останніх в тому чи іншому аеропорту необхідно забезпечувати шляхом прозорої та неупередженої процедури, та залучати користувачів цього аеропорту (авіакомпанії) до прийняття рішення щодо призначення авторизованих обслуговуючих компаній, оскільки авіакомпанії мають основний інтерес щодо якості та вартості послуг з наземного обслуговування в аеропортах, які вони отримують. З цією метою необхідно в подальшому забезпечити умови для створення Комітетів користувачів аеропортів та проведення консультацій з ними під час відбору авторизованих постачальників послуг з наземного обслуговування в аеропортах.

З метою забезпечення належного рівня конкуренції на ринку послуг з наземного обслуговування в аеропортах та з урахуванням того, що експлуатант аеропорту має у своєму розпорядженні значні ресурси, що можуть впливати на відносини між постачальниками послуг з наземного обслуговування, зобов'язати аеропорти чітко відокремлювати рахунки своєї діяльності щодо надання послуг з наземного обслуговування в аеропортах від рахунків своєї іншої діяльності, зокрема з управління інфраструктурою та регуляторної діяльності. Забезпечити належний контроль за дотриманням аеропортом вимоги не здійснювати субсидювання своєї діяльності з наземного обслуговування за рахунок доходів, отриманих від своєї діяльності як органу аеропорту, та передбачити суттєві санкції за порушення вимог цього положення.

Зазначені положення не є виключними умовами та вичерпним переліком вимог, які можуть бути включені до зазначеного нормативно-правового акта.

Враховуючи викладене, з метою усунення причин і умов, що сприяють вчиненню порушення законодавства про захист економічної конкуренції, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтею 46 Закону України «Про захист економічної конкуренції», Антимонопольний комітет України надає Державній авіаційній службі України такі обов'язкові для розгляду

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

Розробити та затвердити в установленому порядку нормативно-правовий акт, який має встановити чіткі, прозорі, належні та об'єктивні критерії на недискримінаційних умовах доступу на конкурентних засадах суб'єктів господарювання на ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах.

Про результати розгляду цих рекомендацій Державній авіаційній службі України повідомити Антимонопольний комітет України у двотижневий строк з дня їх отримання.

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

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.

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ