



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

29 вересня 2022 р.

Київ

№ 214-р

Про закриття провадження  
у справі № 130-26.13/281-16

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали справи № 130-26.13/281-16 за ознаками порушення Державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького» законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монополюючим (домінуючим) становищем на ринку спеціалізованих послуг шляхом вчинення дій, що можуть призвести до недопущення конкуренції на ринках послуг з наземного обслуговування на території аеропорту «Львів» та подання з попередніми висновками від 01.02.2022 № 130-26.13/281-16/42-спр,

### ВСТАНОВИВ:

#### 1. СТОРОНИ У СПРАВІ

- (1) **Заявник 1** – товариство з обмеженою відповідальністю «Аерохендлінг» (інформація, доступ до якої обмежено) є суб'єктом господарювання, який відповідно до виданих Державною авіаційною службою України Сертифікатів відповідності надає послуги з наземного обслуговування в аеропортах України.
- (2) **Заявник 2** – товариство з обмеженою відповідальністю «ІНТЕРАВІА» (інформація, доступ до якої обмежено) є суб'єктом господарювання, який відповідно до виданих Державною авіаційною службою України Сертифікатів відповідності надає послуги з наземного обслуговування в аеропортах України.
- (3) **Відповідач** – Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького» (інформація, доступ до якої обмежено) (далі - ДП «МА «Львів», Аеропорт) є державним підприємством цивільної авіації України, що входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.
- (4) ДП «МА «Львів» є юридичною особою, має самостійний баланс, свій розрахунковий рахунок, власну печатку, емблему і штампи єдиних зразків зі своїм найменуванням.
- (5) Отже, ДП «МА «Львів» є суб'єктом господарювання, у розумінні 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 28.02.2014 № АП 13-01, виданий Державною авіаційною службою України, який засвідчує, що аеродром придатний до експлуатації та прийому повітряних суден, обладнаний посадковими системами.

## 2. ПРЕДМЕТ СПРАВИ

- (6) Розпорядженням заступника Голови Антимонопольного комітету України – державного уповноваженого від 30.11.2016 № 07/397-р розпочато розгляд справи № 130-26.13/281-16 за ознаками вчинення ДП «МА «Львів» 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 шляхом вчинення дій, що можуть призвести до обмеження конкуренції на ринках послуг з наземного обслуговування на території аеропорту «Львів».
- (7) Під час розгляду справи № 130-26.13/281-16 до Комітету надійшли заяви товариства з обмеженою відповідальністю «Аерохендлінг» (далі – ТОВ «Аерохендлінг», Заявник 1) від 14.09.2017 № 12-2159 (вх. № 8-01/440-АМ від 14.09.2017) і товариства з обмеженою відповідальністю «ІНТЕРАВІА» (далі – ТОВ «ІНТЕРАВІА», Заявник 2) від 22.02.2018 № 01-08-95 (вх. № 8-01/100-АМ від 28.02.2018) щодо порушення, на думку Заявників, ДП «МА «Львів» законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем шляхом створення Заявнику 1 та Заявнику 2 перешкод у доступі на ринок послуг з наземного обслуговування на території аеропорту «Львів».
- (8) Розпорядженням державного уповноваженого від 05.10.2017 № 07/204-р заяву ТОВ «Аерохендлінг» від 14.09.2017 № 12-2159 (вх. № 8-01/440-АМ від 14.09.2017) приєднано до матеріалів справи № 130-26.13/281-16.
- (9) Розпорядженням державного уповноваженого від 27.03.2018 № 07/55-р заяву ТОВ «ІНТЕРАВІА» від 22.02.2018 № 01-08-95 (вх. № 8-01/100-АМ від 28.02.2018) приєднано до матеріалів справи № 130-26.13/281-16.

## 3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

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

- **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;
- **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;
- **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;
- **користувач аеропорту (аеродрому)** - юридична або фізична особа, що здійснює повітряні перевезення пасажирів, пошти, вантажу або виконує інші види польотів;
- **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.

- (11) Згідно зі статтею 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.
- (12) 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.
- (13) 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.**
- (14) 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).
- (15) Відповідно до статті 78 Кодексу експлуатанти аеропорту (аеродрому), виходячи з організаційно-технічних можливостей, **зобов'язані створити суб'єктам авіаційної діяльності, що провадять діяльність в аеропорту, рівні умови користування аеропортом та аеродромом, якщо інше не передбачено законодавством.**
- (16) Правилами сертифікації аеропортів (далі – Правила сертифікації аеропортів, Правила), які затверджені наказом Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (на сьогодні Державна авіаційна служба України (далі – Державіаслужба)) від 13.06.2006 № 407 та зареєстровані в Міністерстві юстиції України 23.06.2006 за № 740/12614 (зі змінами), встановлено, що ці Правила поширюються і є обов'язковими для юридичних осіб або структурних підрозділів юридичних осіб незалежно від їх форм власності та відомчої належності, які здійснюють аеропортову діяльність в аеропортах України.
- (17) Сертифікат відповідності - документ, який підтверджує, що послуги, система управління якістю, система екологічного менеджменту, персоналу відповідають установленим вимогам законодавства та нормативних документів.

- (18) Відповідно до підпункту 2.2.4 пункту 2.2 глави 2 Правил власник Сертифіката відповідає за підтримання виробничої діяльності на рівні сертифікаційних вимог протягом усього терміну дії виданого Сертифіката і не має права передавати його іншій юридичній особі.
- (19) Види аеропортової діяльності, що підлягають сертифікації, передбачено в додатку 1 до Правил сертифікації аеропортів. Згідно з додатком 1 до Правил обов'язковій сертифікації в порядку, встановленому Правилами, підлягають, зокрема, такі види діяльності:
- забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти та вантажів;
  - наземне адміністрування в аеропорту;
  - обслуговування на пероні та місцях стоянок повітряних суден (далі – ПС).
- (20) Відповідно до підпункту 3.1.2 пункту 3.1 глави 3 Правил заявка суб'єкта аеропортової діяльності на одержання Сертифіката (далі – Заявка) 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.
- (21) Відповідно до Правил поняття «аеропорт» визначено як підприємство, що здійснює приймання і відправлення ПС, пасажирів, багажу, пошти і вантажів, обслуговування польотів ПС та екіпажів, яке має для цього аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди, а також необхідну структуру, обладнання, авіаційний персонал та інших працівників.
- (22) **Аеропортова діяльність** - виконання технологічних процесів і підтримання в експлуатаційному стані споруд, механізмів, машин та обладнання для забезпечення зльоту, посадки, маневрування, стоянки ПС, технічного обслуговування ПС, забезпечення паливно-мастильними матеріалами і спеціальними рідинами, обслуговування пасажирів, екіпажів, багажу, пошти, вантажів та забезпечення авіаційних робіт.
- (23) Водночас зазначеними Правилами передбачено наявність укладеної з аеропортом Генеральної угоди **про комерційне виконання конкретних аеропортових послуг** для суб'єктів комерційного обслуговування як обов'язкового документа, необхідного для одержання сертифіката.

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

- (24) Аналіз та дослідження становища ДП МА «Львів» під час надання спеціалізованих послуг в аеропорту «Львів» здійснювалися 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.
- (25) Об'єктом для визначення монопольного (домінуючого) становища є ДП «МА «Львів».
- (26) ДП «МА «Львів» має Сертифікати відповідності, видані Державною авіаційною службою України, а саме:  
(Інформація, доступ до якої обмежено).

- (27) Згідно з отриманими Сертифікатами відповідності ДП «МА «Львів» надає на території Аеропорту повний комплекс послуг з наземного обслуговування.
- (28) Відповідно до Методики товарні межі ринку визначаються шляхом формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп), у межах якої споживач за звичайних умов може легко перейти від споживання одного товару до споживання іншого.
- (29) (Інформація, доступ до якої обмежено).
- (30) Відповідно до статті 1 Закону України «Про природні монополії» природна монополія - стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару в міру збільшення обсягів виробництва), а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами (послугами), у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари (послуги), ніж попит на інші товари. При цьому суб'єкт природної монополії – суб'єкт господарювання (юридична особа) будь-якої форми власності, який виробляє (реалізує) товари на ринку, що перебуває у стані природної монополії.
- (31) Відповідно до статті 5 Закону України «Про природні монополії» до сфери діяльності природних монополій належить, зокрема, надання спеціалізованих послуг в аеропортах, відповідно до переліку, який визначається Кабінетом Міністрів України.
- (32) Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 14.07.2010 № 590 «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів» (далі – постанова КМУ) до спеціалізованих послуг аеропортів, що є сферою природної монополії, належать такі послуги:
- забезпечення посадки, зльоту ПС;
  - забезпечення авіаційної безпеки;
  - забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для заливу у паливозаправник або заправлення баків ПС;
  - забезпечення наднормативної стоянки ПС;
  - забезпечення обслуговування пасажирів в аеровокзалі.
- (33) Згідно із частиною другою статті 5 Закону України «Про природні монополії» зведений перелік суб'єктів природних монополій ведеться Антимонопольним комітетом України на підставі реєстрів суб'єктів природних монополій у сфері житлово-комунального господарства, що формуються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері комунальних послуг, а в інших сферах, в яких діють суб'єкти природних монополій, – національними комісіями регулювання природних монополій у відповідній сфері або органами виконавчої влади, що здійснюють функції такого регулювання до створення зазначених комісій.
- (34) Згідно зі зведеним переліком суб'єктів природних монополій ДП «МА «Львів» включено до зазначеного переліку як суб'єкт природної монополії.
- (35) Підставою включення до зведеного переліку є лист Міністерства інфраструктури України (яке здійснює функції державного регулювання суб'єктів природних монополій у сфері транспорту до утворення відповідної національної комісії) від 16.05.2014 № 5031/11/10-14 про включення ДП «МА «Львів» до переліку суб'єктів природних монополій.

- (36) Спеціалізовані послуги аеропорту надаються виключно аеропортом як суб'єктом природної монополії та є відповідним, взаємодоповнювальним комплексом послуг, які аеропорт надає суб'єктам авіаційної діяльності.
- (37) Під час надання спеціалізованих послуг аеропорт фактично забезпечує здійснення всієї аеропортової діяльності, зокрема, забезпечується 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.
- (38) Плата за обов'язкові спеціалізовані послуги в Аеропорту справляється у вигляді аеропортових зборів відповідно до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів в аеропортах України та внесення змін до наказу Мінтрансу від 06.07.99 № 352» від 14.04.2008 № 433, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14.05.2008 за № 408/15099.
- (39) Під час визначення товарних меж ринку враховувалось, що спеціалізовані послуги не можуть бути взаємозамінними з іншими видами послуг.
- (40) Отже, товарними межами ринку є спеціалізовані послуги, що надаються на території аеропорту «Львів», а ДП «МА «Львів» є суб'єктом природної монополії в частині надання спеціалізованих послуг аеропорту.
- (41) Крім визначених Законом України «Про природні монополії» та постановою КМУ ринків спеціалізованих послуг аеропорту, які регулюються державою, існують суміжні ринки, які не підпадають під державне регулювання, оскільки на цих ринках існує конкуренція. Наприклад, ринки послуг з наземного обслуговування включають в себе, зокрема, такі послуги, як:
- супроводження, руління та буксирування ПС перед вильотом та після прильоту;
  - реєстрація та оформлення пасажирів, їх посадки та висадки;
  - оформлення перевізної документації;
  - обробка багажу, пошти і вантажів, їх навантаження (розвантаження) на борт (з борту) ПС;
  - надання послуг із завантаження та розвантаження, включаючи бортове харчування (кейтерінг);
  - миття, зняття зледеніння;
  - заправлення ПС авіаційним паливом і спеціальними рідинами тощо.
- (42) У той же час, виходячи з організаційно-технічних можливостей експлуатантом аеропорту можуть бути встановлені обмеження щодо кількості постачальників послуг з наземного обслуговування за відповідним напрямом у випадку, якщо аеропорт має обмеження у вільних виробничих площах чи пропускну здатності. Обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування можуть вводитися за такими напрямками:
- обслуговування багажу;
  - обслуговування на пероні та місцях стоянки;
  - забезпечення пально-мастильними матеріалами;
  - обслуговування вантажу та пошти.
- За іншими напрямками послуг з наземного обслуговування обмеження щодо кількості постачальників таких послуг відсутні.

- (43) Отже, суміжними ринками із ринком спеціалізованих послуг аеропорту є ринки наземного обслуговування, які включають в себе додаткові (допоміжні) послуги із забезпечення аеропортової діяльності та які можуть надавати як аеропорт, так й інші суб'єкти господарювання. Оскільки ринки послуг з наземного обслуговування напряду залежать від спеціалізованих послуг аеропорту, що пов'язано з потребою використання спеціалізованої інфраструктури аеропорту та спеціалізованого обладнання, умови конкуренції на ринках з наземного обслуговування фактично визначає надавач спеціалізованих послуг аеропорту.
- (44) Територіальні (географічні) межі ринку певного товару (товарної групи) визначаються шляхом установлення мінімальної території, за межами якої, з точки зору споживача, придбання товарів (товарної групи), що належать до групи взаємозамінних товарів товарної групи), є неможливим або недоцільним.
- (45) Оскільки для споживача не просто не вигідно, а фізично неможливо переміщуватися в інші аеропорти України для отримання спеціалізованих послуг, існує економічний бар'єр, який обмежує ринок надання спеціалізованих послуг територіальними межами аеропортів.
- (46) Отже, ринок надання спеціалізованих послуг відзначається схильністю до локалізації, у результаті чого на території України існує низка регіональних (у межах аеропортів) товарних ринків, зокрема з надання спеціалізованих послуг.
- (47) Враховуючи зазначене, територія, у межах якої споживач може легко задовольнити свій попит на певний товар, обмежена територією аеропорту.
- (48) Отже, територіальними (географічними) межами ринку спеціалізованих послуг є територія аеропорту «Львів».
- (49) Становище ДП «МА «Львів» з 30.11.2016 на ринку надання спеціалізованих послуг аеропорту має ознаки монопольного (домінуючого) і зазначене становище залишилося незмінним на час підготовки подання з попередніми висновками від 01.02.2022 № 130-26.13/281-16/42-спр.
- (50) Отже, часовими межами стану ринку є період з 30.11.2016 по 31.01.2022.
- (51) Враховуючи викладене, згідно із частиною першою статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у період із 30 листопада 2016 року по 31 січня 2022 року ДП «МА «Львів» займало монопольне (домінуюче) становище на ринку надання спеціалізованих послуг аеропорту на території аеропорту «Львів» із часткою 100 відсотків.**

## **5. ОБСТАВИНИ СПРАВИ**

- (52) За наявною в Комітеті інформацією, з метою організації надання послуг з наземного обслуговування пасажирів та багажу в Аеропорту до ДП «МА «Львів» звернулося (інформація, доступ до якої обмежено) листом від 15.07.2014 № 706/01 з пропозицією розглянути можливість підписання Генеральної угоди на виконання аеропортової діяльності з обслуговування пасажирів та багажу (далі – Генеральна угода), оскільки (Інформація, доступ до якої обмежено) планували укласти з (інформація, доступ до якої обмежено) угоду з наземного обслуговування пасажирів та багажу повітряних суден вищезазначених авіакомпаній в Аеропорту.

- (53) (Інформація, доступ до якої обмежено) є суб'єктом господарювання, який згідно з вимогами Правил сертифікації аеропортів потребує проходження процесу сертифікації, що надає право забезпечувати виконання аеропортової діяльності з обслуговування пасажирів та багажу, та відповідно до виданих Державною авіаційною службою України сертифікатів відповідності надає послуги з наземного обслуговування в аеропортах України.
- (54) (Інформація, доступ до якої обмежено) входить (інформація, доступ до якої обмежено) та створено з метою представлення інтересів та мінімізації витрат на наземне обслуговування в аеропортах України (інформація, доступ до якої обмежено).
- (55) Водночас (інформація, доступ до якої обмежено) листом від 26.08.2014 № 779/01 запевнило ДП «МА «Львів» та надало гарантії, що, крім (інформація, доступ до якої обмежено), послуги з наземного обслуговування іншим авіакомпаніям надаватися не будуть та запропонувало оформити зазначене окремим пунктом у проєкті Генеральної угоди на виконання аеропортової діяльності з обслуговування пасажирів та багажу.
- (56) Не отримавши відповіді від ДП «МА «Львів» на лист від 15.07.2014 № № 706/01, (інформація, доступ до якої обмежено) зверталося до Аеропорту з пропозицією укласти Генеральну угоду листами від 28.11.2014 № 1039/01, від 20.03.2015 № 133/01 та від 14.04.2015 № 200/07.
- (57) Крім того (інформація, доступ до якої обмежено) листами від 02.10.2015 № 508/01 та від 23.10.2015 № 555/01 звернулося до ДП «МА «Львів» з проханням укласти Генеральну угоду на виконання аеропортової діяльності з наземного адміністрування рейсів перевізників для продовження своєї діяльності з наземного адміністрування.
- (58) Листом від 08.10.2015 № 2421 ДП «МА «Львів» повідомило (інформація, доступ до якої обмежено), що «укладення Генеральної угоди на виконання аеропортової діяльності з наземного адміністрування рейсів з (інформація, доступ до якої обмежено), у зв'язку з тим, що ДП «МА «Львів» імені Данила Галицького», самостійно здійснює діяльність з надання послуг з наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, багажу та вантажів, підприємство на даний час не має наміру укладання такої угоди. Норми чинного законодавства України, а також зокрема ст. 72 Повітряного кодексу України не містять зобов'язань аеропорту щодо укладання угод на виконання аеропортової діяльності на території аеропорту із сторонніми організаціями».
- (59) На вимогу органів Комітету про надання інформації від 26.08.2015 № 13/04-548 ДП «МА «Львів» листом від 04.09.2015 № 2129 повідомило, що «питання щодо укладення Генеральної угоди на виконання аеропортової діяльності з (інформація, доступ до якої обмежено) підприємством не розглядалось, у зв'язку з тим, що ДП «МА «Львів» імені Данила Галицького», як суб'єкт природної монополії, самостійно здійснює діяльність з надання послуг з наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, багажу та вантажів. Нормами чинного законодавства України не міститься зобов'язання аеропорту щодо укладання угод на виконання аеропортової діяльності на території аеропорту зі сторонніми організаціями».
- (60) Як зазначило ДП «МА «Львів» у листі від 07.04.2016 № 705 до Комітету, «на території аеропорту «Львів» єдиним суб'єктом господарювання, який надає послуги з наземного обслуговування повітряних суден (зокрема, забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти та вантажів, обслуговування на пероні та місцях стоянок повітряних суден, усунення обледеніння тощо) є ДП «МА «Львів» ім. Данила Галицького».



- (61) На вимогу Комітету про надання інформації від 02.03.2017 № 130-26.13/07-2314 ДП «МА «Львів» листом від 28.03.2017 № 553 повідомило, що «ДП «МА «Львів» ім. Данила Галицького (далі по тексту – аеропорт) в зазначений період надавало послуги із забезпечення обслуговування пасажирів та багажу, наземне адміністрування в аеропорту, авіапаливозабезпечення авіаційних перевезень і робіт, обслуговування на пероні та місцях стоянок повітряних суден.
- Авіакомпанії, які виконували рейси у зазначений період, здійснювали або самостійне пасажирське обслуговування та наземне адміністрування, або користувались послугами аеропорту (інших компаній).
- З моменту обслуговування чемпіонату Європи 2012 року з футболу та отримання нового обладнання та техніки (інвестиція з боку держави), в тому числі для надання послуг з наземного обслуговування ПС (початкова вартість 246 598 440 98 грн), аеропорт має ресурси для обслуговування 14 рейсів та 2 000 пасажирів на прибуття та відліт за одну годину. Враховуючи кількість рейсів, що здійснюються на даний момент, техніка використовується не в повному об'ємі».
- (62) Отже, Генеральна угода на виконання аеропортової діяльності з обслуговування пасажирів і багажу між (інформація, доступ до якої обмежено) та ДП «МА «Львів» не була укладена, що перешкоджає (інформація, доступ до якої обмежено) здійснювати господарську діяльність з наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів та багажу.

### 5.1. Заявник 1

- (63) ТОВ «Аерохендлінг» є суб'єктом господарювання, який відповідно до виданих Державною авіаційною службою України Сертифікатів відповідності надає послуги з наземного обслуговування в аеропортах України.
- (64) Як зазначило ТОВ «Аерохендлінг» у своїй заяві, товариство має намір розпочати діяльність у сфері наземного обслуговування на території аеропорту «Львів» за напрямом – забезпечення обслуговування пасажирів та багажу, що включає надання авіакомпаніям таких послуг:
- реєстрація пасажирів і перевірка проїзних документів;
  - оформлення багажу пасажирів, а також оформлення і контроль ручної поклажі;
  - організація і контроль посадки й висадки пасажирів на/з літака;
  - центрування повітряних суден, контроль комерційного завантаження повітряного судна;
  - пошук і контроль доставки багажу пасажирів, який не прибув.
- (65) Для отримання доступу на ринок послуг з наземного обслуговування на території аеропорту «Львів» та проходження процедури сертифікації ТОВ «Аерохендлінг» звернулося до ДП «МА «Львів» з пропозицією укласти Генеральну угоду про комерційне надання послуг з наземного обслуговування.
- (66) ДП «МА «Львів» відмовило (лист від 26.07.2017 № 1550) ТОВ «Аерохендлінг» у доступі на ринок послуг з наземного обслуговування, зазначивши таке: «З моменту обслуговування чемпіонату Європи 2012 року з футболу та отримання нового обладнання та техніки (інвестиція з боку держави), в тому числі для надання послуг з пасажирського обслуговування, а також враховуючи наявність персоналу відповідної кваліфікації аеропорт має ресурс для обслуговування 2000 пасажирів на прибуття та відліт за одну годину.

Щодо надання послуг з наземного обслуговування третіми особами звертаємо Вашу увагу на те, що частиною 1 статті 77 Повітряного кодексу України зазначено, що класифікація послуг з наземного обслуговування за їх видами, умови надання доступу до об'єктів та інфраструктури аеропорту, порядок взаємодії суб'єктів наземного обслуговування та обмеження щодо провадження такої діяльності визначаються авіаційними правилами України. Проект Авіаційних правил України «Порядок доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах» проходить процедуру погодження, та доступ на сам ринок залишається законодавчо неврегульованим.

Проект вищевказаних правил розроблено в тому числі на основі Директиви Ради ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС «Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти», якою передбачено можливість надання суб'єктами авіаційної діяльності послуг з наземного обслуговування для третіх осіб за умови, якщо річний обсяг перевезень в аеропорту перевищує 2 мільйони пасажирів чи 50000 тон вантажу. За результатами 2016 року пасажиропотік аеропорту м. Львів становив 738027 пасажирів.

У випадку прийняття відповідних авіаційних правил та досягнення аеропортом порогових показників, зазначених в Директиві Ради ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС, Ваше питання буде розглянуто повторно».

(67) Водночас листом від 02.10.2017 № 2004 (вх. № 8-130/9796 від 05.10.2017) ДП «МА «Львів» повідомило Комітет про таке:

*«Щодо надання послуг з наземного обслуговування третіми особами звертаємо увагу на те, що частиною 1 статті 77 Повітряного кодексу України зазначено, що класифікація послуг наземного обслуговування за їх видами, умови надання доступу до об'єктів та інфраструктури аеропорту, порядок взаємодії суб'єктів наземного обслуговування та обмеження щодо провадження такої діяльності визначаються авіаційними правилами України.*

*У підпункті 3 пункту 4 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого Постановою КМУ від 08.10.2014 № 520, визначено, що Державіаслужба відповідно до покладених на неї завдань, зокрема, здійснює розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України...*

*Проект авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах», який розроблено Державіаслужбою, в тому числі визначає умови доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в частині укладання генеральної угоди, проходить процедуру погодження, та доступ на сам ринок станом на сьогоднішній день залишається законодавчо неврегульованим.*

*Проект вищевказаних правил розроблено в тому числі на основі Директиви Ради ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС «Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти», якою передбачено можливість надання суб'єктами авіаційної діяльності послуг з наземного обслуговування для третіх осіб за умови, якщо річний обсяг перевезень в аеропорту перевищує 2 мільйони пасажирів чи 50 000 тон вантажу. За результатами 2016 року пасажиропотік аеропорту м. Львів становив 738027 пасажирів.*

*У випадку прийняття відповідних авіаційних правил та досягнення аеропортом порогових показників, зазначених в Директиві Ради ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС, звернення суб'єктів господарювання щодо укладення генеральної угоди буде розглянуте додатково...*

*Пунктом 1 статті 627 Цивільного кодексу України зазначається, що відповідно до статті 6 цього Кодексу сторони є вільними в укладанні договору, виборі контрагента та визначенні умов договору з урахуванням вимог цього Кодексу, інших актів цивільного законодавства, звичаїв ділового обороту, вимог розумності та справедливості».*

## 5.2. Заявник 2

- (68) ТОВ «ІНТЕРАВІА» є суб'єктом господарювання, який відповідно до виданих Державною авіаційною службою України Сертифікатів відповідності надає послуги з наземного обслуговування в аеропортах України.
- (69) Як зазначило ТОВ «ІНТЕРАВІА» у своїй заяві, товариство має намір розпочати діяльність у сфері наземного обслуговування на території аеропорту «Львів» для надання таких послуг:
- обслуговування на пероні;
  - обслуговування пасажирів та багажу;
  - наземне адміністрування.
- (70) Для доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропорту «Львів» ТОВ «ІНТЕРАВІА» листом від 24.11.2017 № 01-09-585 звернулося до ДП «МА «Львів» з пропозицією щодо укладення Генеральної угоди про комерційне виконання конкретних аеропортових послуг. Водночас із зазначеним листом на адресу ДП «МА «Львів» надіслано підписаний ТОВ «ІНТЕРАВІА» проект Генеральної угоди у двох примірниках.
- (71) Листом від 19.12.2017 № 2578 ДП «МА «Львів» відмовило ТОВ «ІНТЕРАВІА» в укладенні Генеральної угоди, зазначивши: «У підпункті 3 пункту 4 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого Постановою КМУ від 08.10.2014 № 520, визначено, що Державіаслужба відповідно до покладених на неї завдань, зокрема, здійснює розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України... Проект Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах», який розроблено Державіаслужбою, в тому числі визначає умови доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в частині укладання генеральної угоди, проходить процедуру погодження, та доступ на сам ринок станом на сьогоднішній день залишається законодавчо неврегульованим. Проект вищевказаних правил розроблено в тому числі на основі Директиви Ради ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС «Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти», якою передбачено можливість надання суб'єктами авіаційної діяльності послуг з наземного обслуговування для третіх осіб за умови, якщо річний обсяг перевезень в аеропорту перевищує 2 мільйони пасажирів чи 50000 тон вантажу. За результатами 2016 року пасажиропотік аеропорту м. Львів становив 738027 пасажирів. У випадку прийняття відповідних авіаційних правил та досягнення аеропортом порогових показників, зазначених в Директиві Ради ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС, Ваше звернення суб'єктів господарювання щодо укладення генеральної угоди буде розглянуте додатково».
- (72) На вимогу Комітету від 27.03.2018 № 130-29/07-3696 про надання пояснень щодо відмови ДП «МА «Львів» від укладення Генеральних угод про комерційне виконання послуг з наземного обслуговування ТОВ «Аерохендлінг» і ТОВ «ІНТЕРАВІА», ДП «МА «Львів» надало Комітету відповідь, аналогічну листам, надісланим ТОВ «Аерохендлінг» (лист від 26.07.2017 № 1550) і ТОВ «ІНТЕРАВІА» (лист від 19.12.2017 № 2578).
- (73) Виходячи з наведених норм Повітряного кодексу України та аналізу інформації, отриманої від Заявників 1, 2 та Відповідача під час проведеного розслідування, Комітет вважає, що Заявники 1, 2 та ДП «МА «Львів» можуть бути конкурентами на ринках послуг з наземного обслуговування, що передбачає змагання між ними за споживача.
- (74) ДП «МА «Львів», маючи ринкову владу на ринку спеціалізованих послуг аеропорту та займаючи монополічне (домінуюче) становище на цьому ринку, відмовляло Заявникам 1, 2 у підписанні Генеральної угоди на виконання аеропортової діяльності з обслуговування пасажирів і багажу та Генеральної угоди на виконання аеропортової діяльності з наземного адміністрування рейсів перевізників, чим перешкоджало вступу на ринки

послуг з наземного обслуговування на території Аеропорту своїх потенційних конкурентів.

- (75) Водночас, за результатами проведеного із червня по липень 2018 року опитування Комітетом авіакомпаній, які здійснювали рейси з/до ДП «МА «Львів», останні зазначили, що наявність конкуренції між компаніями, які надають послуги з наземного обслуговування (хендлінгові послуги), завжди позитивно впливає не лише на вартість, а й на якість послуг. Конкуренція на ринку хендлінгових послуг надає авіакомпанії можливість вибору компанії, яка надає послуги з наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів та багажу.
- (76) Державіаслужба листом від 24.05.2015 № 1.1.19-6196-18 повідомила Комітет, що *«ДП МА «Львів» не має право відмовляти в підписанні генеральної угоди суб'єктам господарювання, які хочуть здійснювати діяльність на ринку послуг з наземного обслуговування, відповідно до положень частини першої статті 78 Повітряного кодексу України, експлуатанти аеропорту (аеродрому), виходячи з організаційно-технічних можливостей, зобов'язані створити суб'єктам авіаційної діяльності, що провадять діяльність в аеропорту, рівні умови користування аеропортом та аеродромом, якщо інше не передбачено законодавством»*.

## 6. АНАЛІЗ ЗАУВАЖЕНЬ ТА ЗАПЕРЕЧЕНЬ

- (77) За результатами проведеного розслідування у справі № 130-26.13/281-16 Департамент досліджень і розслідувань ринків невиробничої сфери та державний уповноважений Комітету склали подання з попередніми висновками від 02.08.2018 № 130-26.13/281-16/271-зв та надіслали сторонам у справі.
- (78) На подання з попередніми висновками у справі (**інформація з обмеженим доступом**) листом від 20.08.2018 № 8-130/9934 повідомило Комітет, що *«не має пропозицій до Подання»*.
- (79) ТОВ «Аерохендлінг» листом від 17.08.2018 № 01-12/226 на подання з попередніми висновками зазначило: *«...з метою забезпечення конкуренції на ринку послуг з наземного обслуговування на території аеропорту «Львів» та керуючись статтею 40 Закону № 2210 Товариство, пропонує прийняти у справі 130-29.3/07-6738 рішення, яким з поміж іншого, зобов'язати Державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького» протягом двадцяти днів з дати винесення рішення Комітету припинити порушення, зазначене в п.2 резолютивної частини Подання шляхом укладання з Товариством з обмеженою відповідальністю «Аерохендлінг» генеральної угоди про комерційне виконання аеропортових послуг в редакції, наданій Товариством»*.
- (80) Пропозиція ТОВ «Аерохендлінг» не може бути взята до уваги, оскільки надання зобов'язань ДП «МА «Львів» укласти Генеральну угоду з ТОВ «Аерохендлінг» виходить за межі повноважень Комітету. Комітет не має повноважень визначати для відповідача конкретний спосіб припинення дій, які кваліфіковані Комітетом як порушення законодавства про захист економічної конкуренції, а лише зобов'язує відповідача припинити порушення, тоді як відповідач має право сам визначитися зі способом припинення.
- (81) ДП «МА «Львів» листом від 01.10.2018 № 2446/01.01-16 надало зауваження та заперечення.

- (82) Так, ДП «МА «Львів» зазначило: *«Відповідно до ч.1 ст.78 Повітряного кодексу України, експлуатанти аеропорту (аеродрому), виходячи з організаційно-технічних можливостей, зобов'язані створити суб'єктам авіаційної діяльності, що провадять діяльність в аеропорту, рівні умови користування аеропортом та аеродромом, якщо інше не передбачено законодавством.*  
*Правило ч.1 ст. 78 Повітряного кодексу України вказано у п.15 Подання та у заявах заявників як підставу для зобов'язання аеропорту допустити всіх заявників до інфраструктури аеропорту.*  
*Не зважаючи на таку умову відповідно до ч.1 ст.78 Повітряного кодексу України як наявність достатніх організаційно-технічних можливостей, їх наявність та достатність для допуску заявників до інфраструктури аеропорту зовсім не досліджена АМКУ. Вимог АМКУ, направлених на з'ясування достатності та наявності організаційно-технічних можливостей Аеропорту немає у матеріалах справи, які надані для ознайомлення представнику Аеропорту».*
- (83) Такі доводи ДП «МА «Львів» не беруться до уваги, оскільки у відповідь на вимоги Комітету про надання інформації ДП «МА «Львів» посилалося виключно на відсутність авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах». Пояснень щодо відсутності в аеропорту «Львів» організаційно-технічної можливості для допуску інших суб'єктів господарювання до інфраструктури аеропорту для здійснення послуг з наземного обслуговування Відповідач не надав.
- (84) Також ДП «МА «Львів», відмовляючи Заявникам 1, 2 у підписанні Генеральних угод, не зазначало про відсутність організаційно-технічних можливостей аеропорту для здійснення Заявниками діяльності, а повідомляло лише про те, що в Україні відсутні правила доступу суб'єктів господарювання на ринки послуг наземного обслуговування, тому аеропорт «Львів» керується положеннями Директиви Ради ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС, якими встановлені порогові показники, за яких на ринок послуг наземного обслуговування вводиться ще одна хендлінгова компанія та яких Аеропорт ще не досяг, отже, питання укладення Генеральних угод буде розглядатися після досягнення зазначених порогових показників.
- (85) Водночас ДП «МА «Львів» у запереченнях та зауваженнях на подання з попередніми висновками зазначило: *«Наявні у Аеропорту організаційно-технічні можливості (інфраструктура, техніка та персонал) використовуються повністю для забезпечення наземного обслуговування Аеропортом та для забезпечення рівних умов використання аеропорту суб'єктами авіаційної діяльності, що провадять діяльність в аеропорту. Для надання за таких умов доступу до інфраструктури іншим суб'єктам, які не провадять діяльність в аеропорту, можливостей немає, а умови доступу не визначені авіаційними правилами, що і є основним та визначальним бар'єром для конкуренції в умовах обмежених можливостей аеропорту...*  
*... норми Повітряного кодексу України покладають на Аеропорт обов'язок забезпечити організацію наземного обслуговування та мати для цього організаційно-технічні можливості (інфраструктуру, техніку, персонал), виходячи з якої аеропорт повинен створити рівні умови користування аеропортом в першу чергу тим суб'єктам, які уже здійснюють діяльність в аеропорту.*  
*...У сукупності норми ч.1 ст.70 та ч.1 ст.78 Повітряного кодексу України не передбачають обов'язку Аеропорту надати доступ до інфраструктури аеропорту тим суб'єктам, які не здійснюють діяльність в аеропорту. У зв'язку з обмеженістю організаційно-технічних можливостей, умови доступу повинні встановлюватись відповідно до авіаційних правил, оскільки в жодного аеропорту не має достатніх*

*можливостей для надання доступу до інфраструктури всім бажаним хендлінговим компаніям».*

- (86) Зазначені доводи ДП «МА «Львів» були взяті до уваги з огляду на таке.
- (87) Відповідно до частини першої статті 78 Повітряного кодексу експлуатанти аеропорту (аеродрому), виходячи з організаційно-технічних можливостей зобов'язані створити суб'єктам авіаційної діяльності, що провадять діяльність в аеропорту, рівні умови користування аеропортом та аеродромом, якщо інше не передбачено законодавством. Тобто створення рівних умов діяльності для суб'єктів авіаційної діяльності, які **вже провадять** діяльність в аеропорту, є імперативною нормою.
- (88) У той же час частиною четвертою статті 72 Повітряного кодексу передбачено, що 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. Отже, норма законодавства, відповідно до якої юридичні чи фізичні особи можуть отримати право на наземне обслуговування в аеропорту, є диспозитивною, яка дозволяє сторонам регульованих відносин самим визначати права й обов'язки в окремих випадках.
- (89) Частина перша статті 77 Повітряного кодексу встановлює, що класифікація послуг з наземного обслуговування за їх видами, **умови надання доступу до об'єктів та інфраструктури аеропорту,** порядок взаємодії суб'єктів наземного обслуговування та обмеження щодо провадження такої діяльності **визначаються авіаційними правилами України.**
- (90) На сьогодні проект відповідних авіаційних правил розроблено Державіаслужбою, проте він не набув чинності, тобто відсутній встановлений законодавством порядок доступу на ринки з наземного обслуговування в аеропортах України, що є суттєвим бар'єром для розвитку конкуренції на цих ринках.
- (91) У той же час Директива Ради ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС «Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти», якою передбачено забезпечення вільного доступу постачальників послуг з наземного обслуговування до ринку надання послуг з наземного обслуговування для третіх сторін і на яку посилається ДП «МА «Львів» у своїх листах, не ратифікована Україною.
- (92) Додатково ДП «МА «Львів» надіслало лист від 21.08.2020 № 1479/01.01-16 (вх. № 8-01/11176 від 31.08.2020), у якому Аеропорт просив врахувати зміну обставин, зумовлену подіями 2020 року, та під час прийняття остаточного рішення просить врахувати таке:
- «Директива Ради ЄС № 96/67/ЄС відкриває доступ до ринку наземного обслуговування в аеропортах з більш ніж двохмільйонним пасажиропотоком у рік. Водночас, Директива дозволяє країнам лімітувати кількість постачальників таких послуг у певних категоріях, однак до кількості не менше 2 постачальників.*
- Питання доступу до ринку наземного обслуговування пов'язані з пасажиропотоком в аеропортах та обмеженістю інфраструктури аеропорту. Рішення щодо наявності порушень у діях аеропорту та зобов'язання допуску нових компаній до інфраструктури аеропорту не можливо приймати без врахування об'єму пасажиропотоку в аеропорту. Протягом 2020 року у зв'язку з пандемією COVID-19 багатьма країнами, в тому числі урядом України, були введені безпрецедентні обмеження щодо авіап перевезень. Внаслідок таких заходів відбулось катастрофічне падіння пасажиропотоку.*

*За період січень-серпень (фактично) та вересень (прогноз) кількість пасажирів, які прибули та вибули до/з Аеропорту Львів зменшилось з 1671,3 тис. чол. до 702,6 тис. чол., тобто більш ніж на 50%.*

*Відповідно до прогнозів IATA пасажиропотік не відновиться до 2024 року. На даний час Аеропорт намагається втримати персонал та інфраструктуру, не отримуючи державної допомоги.*

*Аеропорт Львів висловлює свою згоду з підходом Комітету в частині необхідності розробити та затвердити порядок, який би встановлював прозору та недискримінаційну процедуру доступу суб'єктів господарювання на ринки послуг з наземного обслуговування».*

- (93) Отже, як уже зазначалося вище, ДП «МА «Львів» займає монопольне (домінуюче) становище на ринку надання спеціалізованих послуг аеропорту на території аеропорту «Львів» із часткою 100 відсотків.
- (94) Ринки послуг з наземного обслуговування є суміжними до ринку спеціалізованих послуг аеропорту, який перебуває у стані природної монополії. При цьому ринки послуг наземного обслуговування є конкурентними та на останніх, крім аеропорту, надавати послуги з наземного обслуговування можуть інші суб'єкти господарювання за умови отримання доступу на ринок, який надають Державіаслужба (сертифікація) та аеропорт (укладання генеральної угоди, надання доступу до інфраструктури аеропорту тощо).
- (95) Отже, ДП «МА «Львів», займаючи монопольне (домінуюче) становище на ринку спеціалізованих послуг аеропорту, має можливість, використовуючи свою ринкову владу, не допускати на ринки послуг з наземного обслуговування, на яких він працює сам та які є суміжними зі спеціалізованими послугами аеропорту, суб'єктів господарювання, що мають намір надавати послуги з наземного обслуговування (бажають увійти на цей ринок) та які можуть бути потенційними конкурентами аеропорту.
- (96) За результатами аналізу сукупності норм Повітряного кодексу вбачається, що ДП «МА «Львів» не має **обов'язку**, а має лише **право** передавати на договірних умовах надання послуг з наземного обслуговування в аеропорту юридичним чи фізичним особам, тобто укладати Генеральну угоду із суб'єктами авіаційної діяльності, які відповідають сертифікаційним вимогам і хочуть надавати послуги з наземного обслуговування на території аеропорту «Львів».
- (97) У той же час відсутність державного регулювання доступу суб'єктів господарювання на ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах призводить до того, що аеропорти на власний розсуд можуть вирішувати питання допуску на ці ринки.
- (98) Дії ДП «МА «Львів», які полягають в необґрунтованій відмові (інформація, доступ до якої обмежено) від укладення Генеральної угоди на виконання аеропортової діяльності з обслуговування пасажирів і багажу та Генеральної угоди на виконання аеропортової діяльності з наземного адміністрування рейсів перевізників та ТОВ «Аерохендлінг» і ТОВ «ІНТЕРАВІА» – в укладенні Генеральної угоди про комерційне надання послуг з наземного обслуговування, містять ознаки 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 шляхом вчинення дій, що можуть призвести до обмеження конкуренції на ринках послуг з наземного обслуговування на території Аеропорту.

- (99) З огляду на зазначене дії ДП «МА «Львів» як суб'єкта природних монополій, що здійснює діяльність на ринку спеціалізованих послуг та який вирішує питання допуску суб'єктів авіаційної діяльності на суміжний ринок послуг з наземного обслуговування, на якому діє сам, без прозорого, чіткого, встановленого порядку доступу, містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції.
- (100) Отже, з метою недопущення порушень законодавства про захист економічної конкуренції потрібно, щоб аеропорт мав прозорий та недискримінаційний порядок доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на території аеропорту «Львів».

## **7. НАДАННЯ ТА ВИКОНАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ КОМІТЕТУ**

- (101) Статтею 46 Закону України «Про захист економічної конкуренції» встановлено, що органи Антимонопольного комітету України мають право надавати рекомендації органам влади, органам місцевого самоврядування, органам адміністративно-господарського управління та контролю, суб'єктам господарювання, об'єднанням стосовно припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, усунення причин виникнення цих порушень і умов, що їм сприяють, а в разі, якщо порушення припинено, – щодо вжиття заходів для усунення наслідків цих порушень.
- (102) Враховуючи викладене, керуючись статтею 46 Закону України «Про захист економічної конкуренції», з метою припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, усунення причин виникнення цих порушень і умов, що їм сприяють, Комітет надав ДП «МА «Львів» обов'язкові для розгляду рекомендації від 26.08. 2021 № 19-рк, якими зобов'язав Аеропорт розробити та затвердити порядок, який би встановлював чітку, прозору, недискримінаційну, з об'єктивними критеріями процедуру доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на території аеропорту «Львів», та оприлюднити порядок на офіційному вебсайті Аеропорту.
- (103) Листом від 09.12.2021 № 2080/01.01-16 (вх. № 8-07/17106 від 13.12.2021) ДП «МА «Львів» повідомило Комітет, що *«на виконання рекомендацій, ДП «МА «Львів» розробило та затвердило Порядок доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на території Державного підприємства «Міжнародний Аеропорт «Львів» та оприлюднило його на офіційному веб-сайті аеропорту»*.
- (104) За наявною в Комітеті інформацією, зазначений Порядок доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на території Державного підприємства «Міжнародний Аеропорт «Львів» (далі – Порядок) розміщений на офіційному вебсайті Аеропорту за посиланням [https://www.lwo.aero/uploads/assets/handling\\_rules\\_LWO\\_1%20\(002\).pdf](https://www.lwo.aero/uploads/assets/handling_rules_LWO_1%20(002).pdf)
- (105) За результатами аналізу Порядку встановлено, що він розроблений з урахуванням Директиви Ради № 96/67/ЄС від 15 жовтня 1996 року «Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах», резолюцій та рекомендованої практики Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА), стандартів Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), з метою впровадження чіткої, прозорої, недискримінаційної процедури доступу на ринок послуг з наземного обслуговування на території Аеропорту.



- (106) Так, Порядком визначено порядок та умови доступу на ринок наземного обслуговування, критерії, відповідно до яких допускаються суб'єкти господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на територію Аеропорту, та правила поведінки відповідних суб'єктів господарювання, авіакомпаній та Аеропорту.
- (107) Також Порядком передбачено процедуру конкурсного відбору суб'єктів наземного обслуговування, у разі якщо їх кількість обмежена, та передбачено проведення консультацій з користувачами Аеропорту при встановленні критеріїв конкурсного відбору.
- (108) Отже, ДП «МА «Львів» вжито відповідних заходів для усунення причин виникнення порушення, а саме: розроблено, затверджено та оприлюднено на офіційному вебсайті Аеропорту Порядок доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на території Державного підприємства «Міжнародний Аеропорт «Львів», який встановлює чітку, прозору, недискримінаційну, з об'єктивними критеріями процедуру доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на території аеропорту «Львів».

## 8. ПОДАННЯ З ПОПЕРЕДНІМИ ВИСНОВКАМИ ПІСЛЯ ВИКОНАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ

- (109) За результатами виконання ДП «МА «Львів» обов'язкових для розгляду рекомендацій від 26.08.2021 № 19-рк Департамент досліджень і розслідувань ринків невиробничої сфери та державний уповноважений Комітет уклали подання з попередніми висновками у справі від 01.02.2022 № 130-26.13/281-16/42-спр та надіслали до:
- ДП «МА «Львів» (лист від 04.02.2022 № 130-29.3/07-1301);
  - **(інформація з обмеженим доступом)** (лист від 04.02.2022 № 130-29.3/07-1298);
  - ТОВ «ІНТЕРАВІА» (лист від 04.02.2022 № 130-29.3/07-1299);
  - ТОВ «АЕРОХЕНДЛІНГ» (лист від 04.02.2022 № 130-29.3/07-1300).
- (110) На подання з попередніми висновками у справі ДП «МА «Львів» листом від 16.02.2022 № 255/01-01-16 (вх. № 8-07/2337 від 21.02.2022) повідомило Комітет, що розглянувши подання з попередніми висновками у справі, підтримує позицію Комітету щодо закриття провадження у справі № 130-26.13/281-16.
- (111) Листом від 22.02.2022 № 01-08.1/41 (вх. № 8-01/2784 від 11.04.2022) на подання з попередніми висновками ТОВ «ІНТЕРАВІА» запропонувало Комітету:
1. *Не закривати провадження у справі.*
  2. *Зобов'язати Аеропорт припинити та усунути порушення законодавства про захист економічної конкуренції шляхом укладення з ТОВ «Інтеравіа» Генеральної угоди в редакції, запропонованої ТОВ «Інтеравіа».*
  3. *З метою усунення монопольного утворення розглянути питання про примусовий поділ Аеропорту шляхом виділення з його складу підрозділу, що займається наземним обслуговуванням повітряних суден та передачі цих функцій іншому підприємству».*
- (112) Комітет не погоджується з такими пропозиціями ТОВ «ІНТЕРАВІА».
- Так, Повітряним кодексом України передбачено, що аеропорт, який має у власності відповідну інфраструктуру, не має **обов'язку**, а має лише **право** передавати на договірних умовах надання послуг з наземного обслуговування в аеропорту юридичним чи фізичним особам, тобто укладати Генеральну угоду із суб'єктами авіаційної діяльності, які відповідають сертифікаційним вимогам і хочуть надавати послуги з наземного обслуговування на території аеропорту «Львів».

- (113) Оскільки суб'єкти господарювання скаржилися на необґрунтовану відмову Аеропорту в допуску на ринок послуг з наземного обслуговування, ДП «МА «Львів» розробило та затвердило Порядок, який встановлює чітку, прозору, недискримінаційну, з об'єктивними критеріями процедуру доступу суб'єктів господарювання на зазначений ринок, отже, порушення припинено.
- (114) В той же час Порядок доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на території Державного підприємства «Міжнародний Аеропорт «Львів», який розробило ДП «МА «Львів», передбачає процедуру конкурсного відбору суб'єктів наземного обслуговування, у разі якщо на території аеропорту є технологічні можливості. Отже, у тому випадку, якщо ДП «МА «Львів» буде проводити процедуру конкурсного відбору, ТОВ «ІНТЕРАВІА» може взяти участь у зазначеній процедурі на загальних підставах.
- (115) Щодо питання примусового поділу Аеропорту шляхом виділення з його складу підрозділу, який займається наземним обслуговуванням повітряних суден та передання цих функцій іншому підприємству, зазначаємо таке.  
Відповідно до частини першої статті 53 Закону України «Про захист економічної конкуренції», якщо суб'єкт господарювання зловживає монополією (домінуючим) становищем на ринку, органи Антимонопольного комітету України мають право прийняти рішення про примусовий поділ суб'єкта господарювання, що займає монополію (домінуюче) становище.  
Водночас частина четверта зазначеної статті встановлює, що реорганізація суб'єкта господарювання, що підлягає примусовому поділу, здійснюється на його розсуд **за умови усунення монополію (домінуючого) становища цього суб'єкта господарювання на ринку.**  
Аеропорт займає монополію (домінуюче) становище на ринку спеціалізованих послуг аеропортів, тобто на ринку, який Законом України «Про природні монополії» віднесено до природних монополій.  
За таких умов будь-який поділ не усуває і не може усунути монополію (домінуюче) становище Аеропорту на ринку природної монополії.
- (116) Водночас у матеріалах, наданих ТОВ «ІНТЕРАВІА», відсутня оцінка завданих, у зв'язку з відмовою ДП «МА «Львів» в укладанні Генеральної угоди про комерційне надання послуг з наземного обслуговування, збитків.  
За таких умов відсутні підстави стверджувати про наявність будь-яких збитків унаслідок відмови ДП «МА «Львів» укласти зазначену угоду.
- (117) На подання з попередніми висновками у справі ТОВ «АЕРОХЕНДЛІНГ» листами від 18.02.2022 № 01-12/70 (вх. № 8-01/2352 від 21.02.2022) та від 18.02.2022 № 01-12/71 (вх. № 8-01/2350 від 21.02.2022) повідомило Комітет, що:  
*«ТОВ «АЕРОХЕНДЛІНГ» категорично проти закриття провадження у справі. Порядок доступу, розроблений та затверджений ДП «МА «Львів», не лише не усуває наслідки порушення, а й призводить до нових обмежень у доступі на ринок, які не передбачені законодавством та призведуть до неможливості розвитку конкуренції та збереження повної монополії ДП «МА «Львів» на ринку послуг з наземного обслуговування. Запровадження Порядку доступу на умовах сформованих ДП «МА «Львів» є неефективним способом розвитку конкуренції на ринку послуг з наземного обслуговування та призведе до створення обмежень у доступі на ринок, які не передбачені чинним законодавством.*  
*Укладання угоди є обов'язком ДП «МА «Львів» і рішення Комітету має сприяти саме усуненню наслідків порушення у вигляді відмови від укладання генеральної угоди. Допоки*

*така угода не укладена наслідки порушення конкурентного законодавства, вчинені ДП «МА «Львів», є таким, що не усунуті, а порушення не припинено».*

- (118) Комітет не погоджується з такими висновками ТОВ «АЕРОХЕНДЛІНГ» з огляду на таке.
- (119) Як вже зазначено вище, з аналізу сукупності норм Повітряного кодексу вбачається, що Аеропорт не має **обов'язку**, а має лише **право** передавати на договірних умовах надання послуг з наземного обслуговування в аеропорту юридичним чи фізичним особам, тобто укласти Генеральну угоду із суб'єктами авіаційної діяльності, які відповідають сертифікаційним вимогам і хочуть надавати послуги з наземного обслуговування на території певного аеропорту.
- (120) Повітряним кодексом встановлено, зокрема, що **умови надання доступу до об'єктів та інфраструктури аеропорту, порядок взаємодії суб'єктів наземного обслуговування та обмеження щодо провадження такої діяльності визначаються авіаційними правилами України.**
- (121) Проект відповідних авіаційних правил розроблено Державіаслужбою, але він не набув чинності, тобто відсутній встановлений законодавством порядок доступу на ринки з наземного обслуговування в аеропортах України, що є суттєвим бар'єром для розвитку конкуренції на цих ринках, отже, Комітет зобов'язав Аеропорт розробити такий порядок.
- (122) Розроблений ДП «МА «Львів» Порядок доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на території Державного підприємства «Міжнародний Аеропорт «Львів» не є нормативно-правовим актом органу влади, а є внутрішнім документом Аеропорту, що запроваджує процедуру, яка врегульовує доступ на ринок послуг з наземного обслуговування суб'єктів господарювання саме на території аеропорту Львів.
- (123) Оскільки суб'єкти господарювання скаржилися на необґрунтовану відмову Аеропорту в допуску на ринок послуг з наземного обслуговування, ДП «МА «Львів» розробило та затвердило Порядок, який встановлює чітку, прозору, недискримінаційну, з об'єктивними критеріями процедуру доступу суб'єктів господарювання на зазначений ринок, отже, порушення припинено.
- (124) Водночас у матеріалах, наданих ТОВ «АЕРОХЕНДЛІНГ», відсутня оцінка завданих, у зв'язку з відмовою ДП «МА «Львів» в укладанні Генеральної угоди про комерційне надання послуг з наземного обслуговування, збитків.  
За таких умов відсутні підстави стверджувати про наявність будь-яких збитків унаслідок відмови ДП «МА «Львів» укласти зазначену угоду.
- (125) В той же час, розробивши, затвердивши та оприлюднивши Порядок доступу суб'єктів господарювання на ринок послуг з наземного обслуговування на території Державного підприємства «Міжнародний Аеропорт «Львів», з відповідними критеріями відбору, ДП «МА «Львів» вжито відповідних дій для усунення причин порушення законодавства про захист економічної конкуренції.
- (126) Разом із тим Верховна Рада України ратифікувала угоду про спільний авіаційний простір з Європейським Союзом. Угоду про відкрите небо Україна та Європейський Союз (ЄС) підписали 12 жовтня 2021 року. Метою угоди є поступове створення спільного авіапростору між Україною та ЄС та його державами-членами, заснованого, зокрема, на

ідентичних правилах у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання тощо.

Отже, Україна зобов'язана буде імплементувати Директиви ЄС у сфері авіаційного транспорту, у т. ч. Директиву ЄС від 15.10.1996 № 96/67/ЄС «Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти», якою передбачено забезпечення вільного доступу постачальників послуг з наземного обслуговування на ринок надання послуг з наземного обслуговування. Отже, всі суб'єкти авіаційної галузі повинні будуть у своїй діяльності керуватися нормами зазначеної Директиви.

## **9. ПІДСТАВИ ЗАКРИТТЯ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВІ ВІДПОВІДНО ДО ЧАСТИНИ ТРЕТЬОЇ СТАТТІ 46 ЗАКОНУ УКРАЇНИ «ПРО ЗАХИСТ ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ»**

(127) 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, провадження у справі про порушення законодавства про захист економічної конкуренції не розпочинається, а розпочате провадження закривається.

(128) ДП «МА «Львів»:

- виконало рекомендації Комітету від 26.08.2021 № 19-рк;
- вжило відповідних заходів для усунення причин виникнення порушення;
- відсутня інформація щодо завданих окремим особам чи суспільству значних збитків;
- порушення не призвело до суттєвого обмеження конкуренції.

(129) Отже, у Комітеті наявні підстави для закриття провадження у справі № 130-26.13/281-16, передбачені частиною третьою статті 46 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 46, 48 і 49 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та пунктами 36 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) (із змінами), Антимонопольний комітет України

### **ПОСТАНОВИВ:**

Закрити провадження у справі № 130-26.13/281-16.

Рішення може бути оскаржене до господарського суду міста Києва у двомісячний строк з дня його отримання.

Голова Комітету

Ольга ПІЩАНСЬКА

