



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

24 січня 2017 р.

Київ

№ 13-р

Про порушення  
законодавства про захист  
економічної конкуренції

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали справи № 136-26.13/27-14 про порушення законодавства про захист економічної конкуренції державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (далі - ДП «МА «Бориспіль», Аеропорт) та подання з попередніми висновками від 11.11.2016 № 136-26.13/27-14/438-спр,

### ВСТАНОВИВ:

#### (1) ПРЕДМЕТ СПРАВИ

(1) Розгляд справи здійснюється у зв'язку з наявністю в діях ДП «МА «Бориспіль» порушень, передбачених:

- 1) пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем шляхом вчинення дій, що можуть призвести до обмеження конкуренції на ринку;
- 2) пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем шляхом вчинення дій, які можуть призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

#### (2) СТОРОНИ

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

- 1) Товариство з обмеженою відповідальністю «Інтеравіа» (далі - ТОВ «Інтеравіа», Товариство) (код ЄДРПОУ 33240887, м. Київ) є суб'єктом господарювання, який відповідно до виданих Державною авіаційною службою України Сертифікатів відповідностей (далі - Сертифікати) надає на території ДП «МА «Бориспіль» певні послуги з наземного обслуговування.
- 2) Товариство з обмеженою відповідальністю «Аерохендлінг» (далі - ТОВ «Аерохендлінг», товариство) (код ЄДРПОУ 32614518, м. Київ) є суб'єктом господарювання, який відповідно до виданих Державною авіаційною службою України Сертифікатів надає на території ДП «МА «Бориспіль» певні послуги з наземного обслуговування.

- 3) **Дочірнє підприємство з іноземними інвестиціями «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна»** (далі - ДП П «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна», підприємство) (код ЄДРПОУ 33240887, м. Бориспіль, Київська обл.) є суб'єктом господарювання, який відповідно до виданого Державною авіаційною службою України Сертифіката відповідності від 17.01.2013 № КВР-СКО-135-02 на надання послуг із завантаження/розвантаження бортового харчування надає на території ДП «МА «Бориспіль» певні послуги з наземного обслуговування.
- (3) Відповідачем у справі (далі – **Відповідач**) є ДП «МА «Бориспіль». ДП «МА «Бориспіль» є державним підприємством цивільної авіації України, входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України.
- (4) ДП «МА «Бориспіль» є юридичною особою, має самостійний баланс, свій розрахунковий та інші рахунки (у тому числі валютні), власну печатку, емблему і штампи єдиних зразків зі своїм найменуванням, ідентифікаційний код 20572069.
- (5) Відповідно до Статуту ДП МА «Бориспіль», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 29.06.2011 № 179, зареєстрованого Виконавчим комітетом Бориспільської міської ради Київської області від 29.06.2011, основною метою діяльності ДП «МА «Бориспіль» є наземне обслуговування повітряних суден авіакомпаній, що використовуються на внутрішніх, міждержавних і міжнародних повітряних лініях, забезпечення авіаційної безпеки та безпеки польотів.
- (6) Отже, ДП «МА «Бориспіль» є суб'єктом господарювання, у значенні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», який здійснює діяльність щодо обслуговування повітряних суден і пасажирів, пов'язану із забезпеченням посадки-зльоту повітряних суден, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, має сертифікат аеродрому від 26.05.2014 № АП 09-01, виданий Державною авіаційною службою України, який засвідчує, що аеродром придатний до експлуатації та прийому повітряних суден, обладнаний посадковими системами.

### (3) ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

- (7) До Антимонопольного комітету України (далі – **Комітет**) надійшли заяви ТОВ «Інтеравіа» від 19.12.2013 № 01-18-743 (вх. Комітету від 19.12.2013 № 8-01/244-АМ), від 13.12.2013 № 01-18-734 (вх. Комітету від 19.12.2013 № 8-01/11875), від 10.01.2014 № 01-18-10 (вх. Комітету від 10.01.2014 № 8-01/153ф), від 20.01.2014 № 01-18-29.1 (вх. Комітету від 23.01.2014 № 8-01/540) та від 23.01.2014 № 01-18-36 (вх. Комітету від 23.01.2014 № 8-01/588), а також заява ДП П «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» від 30.12.2013 № 30/12-13 (вх. Комітету від 31.12.2013 № 8-01/253-АМ) щодо порушення, на думку заявників ДП «МА «Бориспіль», законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді вчинення дій, що призвели або можуть призвести до недопущення, усунення, обмеження чи спотворення конкуренції на ринку послуг наземного обслуговування (хендлінгових послуг) у Міжнародному аеропорту «Бориспіль».
- (8) Розпорядженням державного уповноваженого Комітету від 31.02.2014 № 03/21-р було розпочато розгляд справи № 136-26.13/27-14 за ознаками вчинення державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (м. Бориспіль, Київська обл.) порушень, передбачених:

- 1) пунктом 2 статті 50, пунктом 7 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем шляхом усунення з ринку суб'єктів господарювання;
  - 2) пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем шляхом вчинення дій, які можуть призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, зокрема ТОВ «Інтеравія», які були б не можливими за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (9) Водночас Київським обласним територіальним відділенням Комітету листом від 19.05.2016 № 02-05/1803 (вх. Комітету № 12-01/2842 від 20.07.2016) до Комітету передано заяви ТОВ «Аерохендлінг» від 27.01.2016 б/н (вх. відділення від 27.01.2016 № 01-11-12) та ТОВ «Інтеравія» від 18.02.2016 № 01-08-94 (вх. відділення від 23.02.2016 № 01-11-41) щодо порушення, на думку заявників, ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді встановлення додаткової плати за доступ до інфраструктури аеропорту та матеріали, отримані під час розгляду цих заяв, які були приєднані до справи № 136-26.13/27-14.
- (10) Як, зокрема, зазначило ТОВ «Інтеравія» у своїх заявах:
- 1) ДП «МА «Бориспіль» необґрунтовано відмовляло ТОВ «Інтеравія» у погодженні Заявок на отримання Сертифікатів відповідності на надання послуг з наземного обслуговування, які направлялись до Державної авіаційної служби України для отримання відповідних Сертифікатів;
  - 2) ДП «МА «Бориспіль» встановлює різну плату за користування інфраструктурою Аеропорту для різних суб'єктів господарювання.
- (11) ТОВ «Аерохендлінг» у своїй заяві зазначило, що ДП МА «Бориспіль» стягує подвійну плату за надання таких самих послуг (за доступ до інфраструктури Аеропорту та за користування тією ж самою інфраструктурою Аеропорту).
- (12) Також у своїх заявах ТОВ «Інтеравія» і ТОВ «Аерохендлінг» зазначили, що під час надання послуги авіамоству ДП «МА «Бориспіль» дозволяє використання виключно наземного живлення та установки кондиціонування салонів повітряних суден, які встановлені на авіамостві, чим позбавляє інших суб'єктів господарювання можливості надавати послугу із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціонування повітряного судна самостійно, за допомогою мобільної техніки.
- (13) Як зазначається в заяві ДП П «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна», ДП «МА «Бориспіль» звернулося до ДП П «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» листами від 17.12.2013 № 01-22-2169 та від 17.12.2013 № 01-22-2166 з приводу обмеження доступу ДП П «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» до інфраструктури Аеропорту, а саме запропонувало звільнити та повернути Аеропорту приміщення цеху бортового харчування та частину твердого покриття.

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

- (14) Аналіз та дослідження становища ДП МА «Бориспіль» під час надання спеціалізованих послуг в аеропорту «Бориспіль» здійснювався відповідно до Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єкта господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України від 5 березня 2002 року № 49-р, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 1 квітня 2002 року за

№ 317/6605 (далі – **Методика**), з урахуванням пункту 2.2 цієї Методики, згідно з яким етапи визначення монопольного (домінуючого) становища, їх кількість та послідовність проведення можуть змінюватися залежно від фактичних обставин, зокрема особливостей товару, структури ринку, обсягів наявної інформації щодо ринку тощо.

- (15) Об'єктом для визначення монопольного (домінуючого) становища є ДП «МА «Бориспіль».
- (16) Відповідно до статті 1 Повітряного кодексу України (далі - Кодекс):
- 1) **аеродром** - поверхня земної або водної ділянки, на якій розміщені будівлі, споруди та обладнання, яка призначена повністю або частково для вильоту, прибуття та руху по цій поверхні повітряних суден;
  - 2) **аеропорт** - комплекс споруд, призначених для приймання, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що має для цих цілей аеродром, інші наземні споруди та необхідне обладнання;
  - 3) **експлуатант аеропорту** - юридична особа, що є утримувачем сертифіката аеродрому та має сертифікат на право здійснення діяльності з наземного адміністрування в аеропорту. Експлуатант аеропорту може мати також інші сертифікати та здійснювати інші види аеропортової діяльності, крім визначених у цьому абзаці;
  - 4) **користувач аеропорту (аеродрому)** - юридична або фізична особа, що здійснює повітряні перевезення пасажирів, пошти, вантажу або виконує інші види польотів;
  - 5) **наземне обслуговування** - послуги з наземного обслуговування повітряних суден, екіпажу, пасажирів, вантажу, багажу, пошти, що надаються користувачам аеропорту на території аеропорту (аеродрому) або за його межами.

Згідно з частинами першою – третьою статті 66 Кодексу: керівник експлуатанта аеродрому несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів, контроль за станом приаеродромної території, будівництвом об'єктів, діяльністю суб'єктів на аеродромі та на приаеродромній території, контроль за дотриманням вимог щодо встановлення і розміщення маркірувальних знаків та радіотехнічних пристроїв, підтримання встановленого порядку виконання і забезпечення польотів на аеродромі та здійснює координацію діяльності на аеродромі підприємств і організацій;

З метою забезпечення безпеки польотів керівник експлуатанта аеродрому є незалежним у прийнятті рішень щодо забезпечення безпеки авіації на аеродромі.

- (17) Експлуатант аеродрому не має права вживати дискримінаційних заходів та обмежувати права користувачів аеропорту, суб'єктів з наземного обслуговування.
- (18) 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.
- (19) 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.

- (20) 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).
- (21) Види аеропортової діяльності, що підлягають сертифікації, передбачено в додатку 1 до Правил сертифікації аеропортів (далі - Правила сертифікації аеропортів, Правила), затверджених наказом Державіаслужби від 13.06.2006 № 407, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23.06.2006 за № 740/12614.
- (22) 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).
- (23) 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.
- (24) Згідно з підпунктом 3.1.3 пункту 3.1 глави 3 Правил (в редакції, що діяла до 29.12.2013), Заявка повинна бути підписана керівником заявника та узгоджена керівником аеропорту або його заступником.
- (25) 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.
- (26) **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.
- (27) ДП «МА «Бориспіль» має Сертифікати відповідності, видані Державною авіаційною службою України, а саме:
- 1) служби авіаційної безпеки, виданий 24.04.2015 за № 001 та дійсний до 24.04.2017;
  - 2) аеродромне забезпечення польотів, виданий 12.10.2015 за № КВР-АС-184-04 та дійсний до 12.10.2018;
  - 3) електросвітлотехнічне забезпечення польотів, виданий 12.10.2015 за № КВР-СРСТЗП-185-04 та дійсний до 12.10.2018;

- 4) наземного адміністрування в аеропорту, виданий 28.08.2014 за № КВР-СПтаОУ-169-03 та дійсний до 28.08.2017;
  - 5) пошукове та аварійно-рятувальне забезпечення – комплекс заходів, спрямованих на організацію і виконання негайних та ефективних пошукових, аварійно-рятувальних і протипожежних заходів з порятунку пасажирів та членів екіпажів ПС, що зазнають або зазнали лиха, надання допомоги постраждалим та евакуації їх з місця подій; протипожежне забезпечення – комплекс заходів, спрямованих на попередження пожеж та збитків від них на об'єктах ЦА під час здійснення польотів ПС та обслуговування АТ, виданий 29.05.2015 за № КВР-СПРЗП-35-04 та дійсний до 28.05.2018;
  - 6) обслуговування багажу, пошти і вантажу, виданий 28.08.2014 за № КВР-СНО-170-03 та дійсний до 28.08.2017;
  - 7) обслуговування на пероні та містах стоянок ПС, виданий 23.12.2014 за № КВР-СНО-171-03 та дійсний до 28.08.2017;
  - 8) забезпечення спецтранспортом та засобами механізації, виданий 28.08.2014 за № КВР-СЕМА-174-04 та дійсний до 28.08.2017;
  - 9) забезпечення обслуговування пошти і вантажу, виданий 28.08.2014 за № КВР-СНО-170-03 та дійсний до 28.08.2017;
  - 10) обслуговування пасажирів і багажу, виданий 28.08.2014 за № КВР-СНО-170-03 та дійсний до 28.08.2017;
  - 11) прийому, зберігання, підготовки до видачі, видачі на заправку в паливозаправники; контролю якості авіаПММ та технічних рідин, виданий 31.01.2013 за № КВР-СЗПММ-144-03 та дійсний до 31.01.2016.
- (28) Згідно з отриманими Сертифікатами відповідності ДП «МА «Бориспіль» надає на території Аеропорту повний комплекс послуг з наземного обслуговування.**
- (29) Основними видами діяльності ДП «МА «Бориспіль» є надання спеціалізованих аеропортових послуг та послуг з наземного обслуговування, до яких відносяться, зокрема:
- 1) забезпечення зльоту та посадки повітряних суден, стоянки повітряних суден, авіаційної безпеки;
  - 2) здійснення технічного обслуговування повітряних суден з усіх видів технічного обслуговування;
  - 3) заправка паливом повітряних суден та інших транспортних засобів;
  - 4) наземне обслуговування повітряних суден, надання послуг з оброблення вантажів;
  - 5) обслуговування пасажирів та їх багажу, здійснення їх реєстрації тощо.
- (30) Господарські взаємовідносини між ДП «МА «Бориспіль», авіакомпаніями та іншими суб'єктами господарювання, контрагентами аеропорту здійснюються через укладення відповідних договорів на аеропортове, наземне обслуговування, обслуговування вантажів в аеропорту, оренду нежитлових приміщень тощо.
- (31) При цьому стягнення окремих зборів (плат тощо) за підписання договорів ДП «МА «Бориспіль» з відповідними суб'єктами господарювання, що мають на меті надавати послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль» і які є фактичним допуском до ринків послуг з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль», не здійснюється.
- (32) У той же час, відповідно до статті 5 Закону України «Про природні монополії» до сфери діяльності суб'єктів природних монополій належать спеціалізовані послуги

аеропорту за переліком, який визначається Кабінетом Міністрів України.

- (33) ДП «МА «Бориспіль» є суб'єктом природної монополії в частині надання спеціалізованих послуг аеропорту.
- (34) 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 діяльності суб'єктів природної монополії, відносяться 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.
- (35) Отже, спеціалізовані послуги аеропорту надаються виключно аеропортом як суб'єктом природної монополії, та є відповідним, взаємодоповнюючим комплексом послуг, які аеропорт надає суб'єктам авіаційної діяльності.
- (36) Спеціалізовані послуги аеропорту надаються за допомогою спеціалізованого обладнання та спеціалізованої інфраструктури, які є у власності аеропорту.
- (37) Під час надання спеціалізованих послуг аеропорт фактично забезпечує здійснення всієї аеропортової діяльності та забезпечується, зокрема, доступ суб'єктів господарювання (контрагентів аеропорту, операторів послуг з наземного обслуговування) на ринки послуг з наземного обслуговування на території самого аеропорту, які є суміжними до спеціалізованих послуг аеропорту та напряму залежать від надання аеропортом цих спеціалізованих послуг.
- (38) Законом України «Про природні монополії» та постановою КМУ визначені ринки спеціалізованих послуг аеропорту, які регулюються державою, разом з тим 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;
  - реєстрації та оформлення пасажирів, їх посадки та висадки;
  - оформлення перевізної документації;
  - обробки 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 авіаційними паливом і спеціальними рідинами тощо.
- (39) Отже, суміжними ринками від ринку спеціалізованих послуг аеропорту є ринки наземного обслуговування, які включають в себе додаткові (допоміжні) послуги із забезпечення аеропортової діяльності та які може надавати як аеропорт, так і інші суб'єкти господарювання. Оскільки ринки послуг з наземного обслуговування напряму залежать від спеціалізованих послуг аеропорту, у тому числі це пов'язано з необхідністю використання спеціалізованої інфраструктури аеропорту та спеціалізованого обладнання,

умови конкуренції на ринках з наземного обслуговування фактично визначає надавач спеціалізованих послуг аеропорту.

- (40) Плата за обов'язкові спеціалізовані послуги 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 у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» від 26.03.2008 № 337, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22.04.2008 за № 349/15040.
- (41) Надання комплексу спеціалізованих послуг в аеропорту є окремим ринком.
- (42) 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.
- (43) Отже, товарними межами ринку є спеціалізовані послуги, що надаються на території аеропорту «Бориспіль».
- (44) Під час визначення товарних меж ринку враховувалось, що спеціалізовані послуги не можуть бути взаємозамінними з іншими видами послуг.
- (45) Територіальні (географічні) межі ринку певного товару (товарної групи) визначаються шляхом установаження 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.
- (46) Оскільки споживачеві не просто не вигідно, а фізично неможливо переміщуватись в інші аеропорти України з метою отримання спеціалізованих послуг, існує економічний бар'єр, який обмежує ринок надання спеціалізованих послуг територіальними межами аеропортів.
- (47) Отже, ринок надання спеціалізованих послуг відзначається схильністю до локалізації, у результаті чого на території України існує низка регіональних (у межах аеропортів) товарних ринків, зокрема послуг з надання спеціалізованих послуг.
- (48) Враховуючи зазначене, територія, у межах якої споживач може легко задовольнити свій попит на певний товар, обмежена територією аеропорту.
- (49) Отже, територіальними (географічними) межами ринку спеціалізованих послуг є територія Міжнародного аеропорту «Бориспіль».
- (50) Стан ринку визначався в таких часових межах: 2013 – 2016 роки.
- (51) 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.

- (52) Згідно з 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.
- (53) Згідно із зведеним переліком суб'єктів природних монополій, ДП «МА «Бориспіль» включено до зазначеного переліку як суб'єкт природної монополії.
- (54) Підставою включення до зведеного переліку є лист Міністерства інфраструктури України (яке на сьогодні здійснює функції державного регулювання суб'єктів природних монополій у сфері транспорту до утворення відповідної національної комісії) від 15.03.2013 № 2792/11/10-13 про включення ДП «МА «Бориспіль» до переліку суб'єктів природних монополій.
- (55) Враховуючи викладене, згідно з частиною першою статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» протягом 2013 – 2016 років ДП «МА «Бориспіль» займало монопольне (домінуюче) становище на ринку надання спеціалізованих послуг аеропорту на території аеропорту «Бориспіль» із часткою 100 відсотків.

## **(5) АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ДП «МА «БОРИСПІЛЬ» НА РИНКУ СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ ПОСЛУГ АЕРОПОРТУ**

### **5.1. *Необґрунтована відмова у погодженні заявок на отримання сертифіката відповідності на здійснення аеропортової діяльності та зволікання під час погодження технологічної документації ТОВ «Інтеравіа», необхідної для отримання сертифіката відповідності на здійснення аеропортової діяльності.***

#### ***5.1.1. Обставини звернення ТОВ «Інтеравіа» до Відповідача за погодженням Заявок та причини відмови останнього.***

- (56) У ТОВ «Інтеравіа» на момент звернення до Комітету (2013 рік) була наявна Генеральна угода № 02.1.1-14/23.30-51 «Про комерційне виконання послуг з наземного обслуговування», укладена між ТОВ «Інтеравіа» та ДП «МА «Бориспіль» (далі – Генеральна угода, Угода).
- (57) Так, ТОВ «Інтеравіа» на момент звернення до Комітету надавало комплекс послуг з наземного обслуговування, у тому числі:
- 1) послуги наземного адміністрування - послуги екіпажам, представникам авіакомпаній, представництвам та іншим суб'єктам в офісному обслуговуванні, зв'язку, взаєморозрахунках та інших послугах, пов'язаних із взаємодією в аеропорту;
  - 2) послуги з обслуговування пасажирів та багажу - комплекс заходів в аеропорту щодо інформування пасажирів про час відправлення/прибуття повітряного судна; реєстрації та оформлення пасажирів та багажу; обробки (зважування, сортування та транспортування) багажу; посадки та висадки пасажирів на борт (з борту)

- повітряного судна, оформлення перевізної документації, навантаження (розвантаження) на борт (з борту) повітряного судна багажу та інше;
- 3) обслуговування на пероні - комплекс заходів щодо супроводження, руління та буксирування повітряного судна перед вильотом та після прильоту, надання послуг із завантаження та розвантаження, миття, зняття зледеніння та інше.
- (58) Як, зокрема, зазначається в заяві ТОВ «Інтеравіа», товариство неодноразово зверталось до ДП «МА «Бориспіль» із відповідною пропозицією щодо погодження Заявок до Державної авіаційної служби України на отримання Сертифіката відповідності щодо можливості надання послуг з наземного обслуговування.
- (59) За інформацією Заявника, Аеропорт необґрунтовано відмовляв ТОВ «Інтеравіа» у погодженні Заявок на отримання сертифікатів на заявлені види аеропортової діяльності, зокрема, на:
- забезпечення обслуговування пасажирів, багажу пошти та вантажів;
  - наземне адміністрування в аеропорту;
  - обслуговування на пероні та місцях стоянок ПС миття, зняття зледеніння.
- (60) Слід зазначити, що в Правилах сертифікації аеропортів, затверджених наказом Державіаслужби від 13.06.2006 № 407, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23.06.2006 за № 740/12614, обов'язковою умовою при прийнятті Державіаслужбою комплексу документів на отримання Сертифіката відповідності є попереднє узгодження керівником аеропорту або його заступником заявки на одержання Сертифіката (ця норма діяла до **30.12.2013** з моменту внесення змін до зазначеного наказу).
- (61) Так, ТОВ «Інтеравіа» звернулось до ДП «МА «Бориспіль» листом від 13.05.2013 № 01-16.1-68 з проханням погодити Заявки на продовження терміну дії Сертифікатів № КВР – СКО – 61 -02 щодо забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти і вантажів в аеропорту «Бориспіль» та № КВР – СКО – 60 – 02 щодо наземного адміністрування та диспетчерського контролю в аеропорту «Бориспіль», видані ТОВ «Свіспорт Україна».
- (62) На вищезазначений лист ДП «МА «Бориспіль» листом від 31.05.2013 № 08-22-622 відповіло, що оскільки Сертифікати, про які йдеться в Заявах, були видані ТОВ «Свіспорт Україна», для здійснення діяльності в Аеропорту Товариство повинно отримати та надати Аеропорту Сертифікати, які будуть оформлені саме для ТОВ «Інтеравіа».
- (63) Також ДП «МА «Бориспіль» повідомило, що:
- 1) перелік видів діяльності, що зазначений у Заявках ТОВ «Інтеравіа», відрізняється від переліку видів діяльності, що вказані у відповідних Сертифікатах;
  - 2) до комплексу доказової документації повинна входити Генеральна угода з аеропортом про комерційне виконання аеропортових послуг, але між Аеропортом та ТОВ «Інтеравіа» Генеральна угода не укладена.
- (64) Отже, Аеропорт не може погодити Заявку на продовження дії зазначених сертифікатів для ТОВ «Інтеравіа».
- (65) У подальшому ТОВ «Інтеравіа» звернулось до ДП «МА «Бориспіль» листом від 22.07.2013 № 01-16.1-256 з проханням погодити Заявку на отримання Сертифіката

відповідності ТОВ «Інтеравія» з обслуговування на пероні та місцях стоянок, а також листом від 01.10.2013 № 01-16.1-509 з проханням погодити відкориговані Заявки на отримання Сертифікатів відповідності ТОВ «Інтеравія» на такі види діяльності:

- 1) забезпечення обслуговування пасажирів, багажу;
- 2) наземне адміністрування;
- 3) обслуговування на місцях стоянок ПС (миття, зняття зледеніння).

(66) Також ТОВ «Інтеравія» листом від 05.11.2013 № 01-18-644 у відповідь на зауваження ДП «МА «Бориспіль» надало додаткові документи, які необхідні для отримання сертифікатів відповідності. До ДП «МА «Бориспіль» неодноразово направлялися на погодження Заявки на одержання Сертифікатів відповідності на види «Наземне адміністрування» та «Забезпечення обслуговування пасажирів, багажу». Відповіді із зазначеного питання від ДП «МА «Бориспіль» ТОВ «Інтеравія» отримано не було.

(67) Проте листами від 21.11.2013 № 35-22-415, № 35-22-416, № 35-22-417, № 35-22-418 ДП «МА «Бориспіль» повідомило ТОВ «Інтеравія» про неможливість погодження заявок про видачу сертифікатів відповідності з причини невідповідності Заявок положенням Правил, а саме:

- 1) заявка не була зареєстрована в ТОВ «Інтеравія» та не містить дати її складання;
- 2) заявка містить перелік додатків до неї, проте жодного із вказаних додатків до заявки додано не було;
- 3) заявка частково не відповідає змісту, установленому Правилами сертифікації аеропортів (наказ Державіаслужби від 13.06.2006 № 407);
- 4) обов'язкові для заповнення графи заявки не були заповнені.

### **5.1.2. Сертифікаційне обстеження ТОВ «Інтеравія» комісією Державіаслужби.**

(68) За інформацією ТОВ «Інтеравія» (листи від 03.12.2013 № 01-18-702 та від 12.12.2013 № 01-18-728 до Державіаслужби):

*«У порушення наведених вище положень Правил, ДП «МА «Бориспіль» безпідставно вимагає у нашого підприємства надання повного комплексу доказової документації та відмовляється узгоджувати наші Заявки за відсутності повного комплексу доказової документації...»*

*«Протягом останніх шести місяців ми не можемо отримати сертифікати через безпідставні відмови керівництва ДП «МА «Бориспіль» погодити наші заявки.*

*Без будь-яких перешкод (зауважень) наше підприємство погодило вказані Заявки з керівництвом аеропортів «Харків» та «Київ»».*

(69) Листом від 13.12.2013 № 01–18–733 ТОВ «Інтеравія» звернулось до Державіаслужби з проханням негайно розпочати сертифікаційне обстеження підприємства за всіма поданими Заявками у зв'язку із закінченням строку дії сертифікатів 11 січня 2014 року.

(70) 26 грудня 2013 року відповідно до наказу голови Державіаслужби від 25.12.2013 № 1024 Державіаслужбою була створена комісія із сертифікаційного обстеження ТОВ «Інтеравія», за результатами якої складено акт сертифікаційного обстеження ТОВ «Інтеравія» (наземне адміністрування, обслуговування пасажирів, багажу, наземне обслуговування на пероні та місцях стоянок ПС, в аеропорту Бориспіль) (далі - Акт), який затверджений головою Державіаслужби від 08.01.2014.

(71) Так, під час проведення обстеження Державіаслужбою було встановлено, що: «ТОВ «Інтеравіа» є повним правонаступником всіх прав та зобов'язань ТОВ «Свіспорт України».

ТОВ «Інтеравіа» має Генеральну угоду 04.03.2008р. № 02.1.1-23.30 з Державним підприємством Міжнародний аеропорт «Бориспіль» про комерційне виконання послуг з наземного обслуговування. Строк дії генеральної угоди до 30 червня 2018 року. Технологічні документи відповідають вимогам нормативної документації.

Невідповідності, що не перешкоджають видачі сертифіката: не погоджено з Міжнародним аеропортом «Бориспіль». Технологічний документ «Координація наземного обслуговування та контролю завантаження повітряних суден в МА «Бориспіль». Видача ТОВ «Інтеравіа» Сертифіката відповідності на вид діяльності наземне адміністрування в аеропорту Бориспіль вважається можливим за умов надання Плану заходів з усунення невідповідностей. Невідповідності, що перешкоджають видачі сертифіката: не погоджено з ДП МА «Бориспіль» Технічний документ Пасажирське обслуговування в МА «Бориспіль» від 02.07.2013 № ТД-01-08.1-109, що включає в себе такі процеси, як зустрічі та посадки пасажирів, обслуговування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями, обслуговування дітей, що слідує без супроводу та технологічні процеси взаємодії підрозділів ТОВ «Інтеравіа» з аеропортом «Бориспіль» та Інструкцію про порядок передачі інформації персоналом ТОВ «Інтеравіа» службам ДП МА «Бориспіль» щодо організації виконання процесу обслуговування пасажирів від 02.07.2013 № ТД-01-08.1-108 або не розроблено окрему технологію взаємодії з ДП МА «Бориспіль», яка повинна бути теж погоджена аеропортом.

Виявлені невідповідності, що не перешкоджають видачі сертифіката:

1. Кількість штатних одиниць Групи ООПАП, що зазначена в витязі зі штатного розпису станом на 15.05.2013, не відповідає фактичній кількості співробітників на момент перевірки.

2. Відсутнє Положення про Групу ООПАП відповідно до організаційної структури від 15.05.2013 та витягу зі штатного розпису станом на 15.05.2013.

3. Відсутня технологія обслуговування пасажирів у збійних ситуаціях в аеропорту «Бориспіль».

**Висновок:** Тимчасова видача ТОВ «Інтеравіа» Сертифіката відповідності на право забезпечення обслуговування пасажирів та багажу в ДП Міжнародний аеропорт «Бориспіль» вважається можливою за умови усунення невідповідності, що перешкоджає його видачі, та надання узгодженого з Державіаслужбою України Плану з усунення виявлених невідповідностей.

Невідповідності, що не перешкоджають видачі сертифіката:

1. Відсутня технологія взаємодії виробничого процесу з ДП МА «Бориспіль»; технологічні документи не погоджені з ДП МА «Бориспіль»...

4. Не вирішене та не узгоджено з керівництвом аеропорту «Бориспіль» питання: на яких стоянках буде виконуватися процедура антикризової обробки ПС...

**Висновок:** Тимчасова видача ТОВ «Інтеравіа» Сертифіката відповідності за заявленими видами діяльності в ДП Міжнародний аеропорт «Бориспіль» вважається можливою після плану усунення невідповідностей.

Невідповідності, що не перешкоджають видачі сертифіката:

1. Програма авіаційної безпеки ТОВ «Інтеравіа» не погоджена з департаментом авіаційної безпеки Державіаслужби України.

2. Програма контролю якості ТОВ «Інтеравіа» затверджена генеральним директором, але не підписана відповідною посадовою особою.

3. Не представлено план роботи з виконання заходів контролю якості безпеки на 2013 рік.

**Висновок:** *Стан забезпечення авіаційної безпеки ТОВ «Інтеравія» дозволяє здійснювати діяльність з наземного адміністрування в ДП «МА «Бориспіль» за умови надання плану усунення невідповідностей, які не перешкоджають видачу сертифіката».*

**5.1.3. Обставини погодження ТОВ «Інтеравія» в ДП «МА «Бориспіль» технологічних документів, які визначають порядок надання послуг з наземного обслуговування.**

- (72) ТОВ «Інтеравія» листами від 25.10.2013 № 01-16.1-627 та від 12.12.2013 № 01-16.1-729 відповідно до рекомендацій Державіаслужби надіслало до ДП «МА «Бориспіль» на погодження внутрішні керівні та технологічні документи.
- (73) На 08.01.2014 (лист ТОВ «Інтеравія» № 01-16.1-01 від 08.01.2014) вищезазначені листи ТОВ «Інтеравія» ДП «МА «Бориспіль» були залишені без відповіді та технологічні документи погоджені не були.
- (74) Листом від 31.12.2013 № 01-22/4-72 ДП «МА «Бориспіль» повідомило Комітет: *«При попередньому аналізі наданих ТОВ «Інтеравія» для погодження в ДП «МА «Бориспіль» технологічних документах, які визначають порядок надання послуг з наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, багажу, виявлені численні невідповідності цих документів діючим нормативним та внутрішнім документам ДП «МА «Бориспіль». Відмова у погодженні заявок на сертифікацію також пов'язана з неналежним їх оформленням заявником...»*
- (75) ТОВ «Інтеравія» листом від 20.01.2014 № 01-18-30 повідомило Державіаслужбу, що *«починаючи з жовтня 2013 року ТОВ «Інтеравія» було неодноразово направлено до ДП «МА «Бориспіль» запити щодо погодження технологічних документів Товариства, які були не погоджені... Занепокоєння Товариства посилене тим, що лист ДП «МА «Бориспіль», підписаний та зареєстрований 31.12.2013 року, проте відправлений Товариству лише 14.01.2014 року (копія довідки «Укрпошта», взятої з її сайту)... У своїй відповіді аеропорт навів зауваження до 5 з 10 поданих Товариством технологічних документів, що явилось причиною відмови у погодженні всіх 10 поданих на погодження документів. Таким чином, п'ять технологій, по яким зауважень не було, також залишилися без погодження...»*
- (76) Листами від 22.01.2014 № 01-16.1-31 та від 05.02.2014 № 01-16.1-59 ТОВ «Інтеравія» повідомило ДП «МА «Бориспіль» про врахування зауважень та надсилання технологічних документів у новій редакції та їх погодження. На 25.02.2014 ДП «МА «Бориспіль» технологічні документи погоджені не були.

**5.1.4. Виключення з Правил сертифікації аеропортів норми щодо погодження керівником аеропорту заявки суб'єкта аеропортової діяльності на сертифікацію видів діяльності.**

- (77) Державіаслужба листом від 20.01.2014 № 2.29-486 повідомила Комітет про те, що: *«Заявник ТОВ «Інтеравія» звертався до Міністерства інфраструктури України та Державіаслужби листом від 09.10.2013 № 01-18-593 на який надано відповідь Мінінфраструктури листом від 23.10.2013 № 11908/43/10-13, та листом від 13.12.2013 № 01-18-734 на який було проведено сертифікаційне обстеження підприємства та видані Сертифікати відповідності.*

*Для виключення повторення відмов керівництва аеропортів в погодженні заявок на сертифікацію хендлінгових компаній Державіаслужбою було ініційовано внесення змін до Правил сертифікації аеропортів, затверджених наказом Державіаслужби від 13 червня 2006 року № 407, зареєстрованих в Мін'юсті 23 червня 2006 року за № 740/12614,*

*(далі - Правила). З Правил було виключено погодження керівником аеропорту заявки суб'єкта аеропортової діяльності на сертифікацію видів діяльності. Зміни були затверджені наказом Мінінфраструктури від 29.11.2013 № 964, наказ зареєстрований в Мінюсті 17.12.2013 за № 2123/24655. Наказ набрав чинності з дня його опублікування, тобто з 30.12.2013 р.»*

- (78) Отже, наказом Мінінфраструктури від 29.11.2013 № 964 (**набрав чинності 30.12.2013**), 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.
- (79) 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.
- (80) 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.
- (81) 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».
- (82) 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».
- (83) 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.

#### **5.1.5. Видача Державіаслужбою Сертифікатів відповідності ТОВ «Інтеравіа».**

- (84) Державіаслужба листом від 20.01.2014 № 2.29-486 повідомила Комітет про те, що «...враховуючи, що були внесені зміни до Правил сертифікації аеропортів в яких відмінили норму щодо погодження заявки суб'єкта аеропортової діяльності для отримання Сертифіката відповідності Державіаслужбою 11.01.2014 були видані ТОВ «Інтеравіа» Сертифікати відповідності лише на три місяці, з застереженням, що для подальшої сертифікації ТОВ «Інтеравіа» має надати погоджені з аеропортом технології роботи».
- (85) За інформацією Міністерства інфраструктури України (лист від 04.04.2014 № 3389/03/10-14) та Державіаслужби (лист від 21.05.2014 № 1.29-5656), «26.12.2013 до

аеропорту Бориспіль була направлена комісія Державіаслужби для проведення сертифікаційного обстеження Товариства. Комісією визначено, що стан та організація технологічних процесів у Товариства в аеропорту Бориспіль, 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 припиняти процеси обслуговування повітряних суден в аеропорту, Державіаслужбою 10 січня 2014 року було прийнято рішення щодо видачі Сертифіката Товариству на 3 місяці.

Після врахування зауважень, наданих Товариству 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 Державіаслужбою були видані Сертифікати відповідності ТОВ «Інтеравія» на наступні види діяльності:

наземне адміністрування в аеропорту – за № КВР-СКО-181-03;  
 забезпечення обслуговування пасажирів та багажу – за № КВР-СКО-182-03;  
 обслуговування повітряних суден на пероні та місцях стоянок ПС – за № КВР-СКО-183-03.

Термін дії Сертифікатів відповідностей був визначений до 11 березня 2017 року».

- (86) Отже, Державіаслужбою 11 січня 2014 року ТОВ «Інтеравія» були видані Сертифікати відповідності на: забезпечення обслуговування пасажирів та багажу; наземне адміністрування в аеропорту строком на три місяці. При цьому Заявки ТОВ «Інтеравія» на одержання сертифікатів на здійснення діяльності в аеропорту Бориспіль не були погоджені керівником аеропорту.
- (87) До цього часу без такого погодження Державіаслужба не приймала комплектів документів на отримання Сертифікатів відповідності і відповідно ТОВ «Інтеравія» не видавало сертифікатів згідно з поданими Заявками.
- (88) Можна констатувати, що Заявки ТОВ «Інтеравія» на одержання сертифікатів на здійснення діяльності в аеропорту Бориспіль ДП «МА «Бориспіль» почало погоджувати після втручання Державіаслужби.

#### **5.1.6 Аналіз причин відмови Відповідача в погодженні Заявок ТОВ «Інтеравія» та зволікання під час погодження технологічної документації.**

- (89) Як свідчать матеріали справи, однією з причин відмови ДП «МА «Бориспіль» погодити Заявки ТОВ «Інтеравія» на одержання сертифікатів на здійснення діяльності в аеропорту Бориспіль було те, що Сертифікати, про які йдеться в Заявах, були видані ТОВ «Свіспорт Україна», а для здійснення діяльності в Аеропорту товариство, на думку Відповідача, повинно отримати та надати Аеропорту Сертифікати, які будуть оформлені саме для ТОВ «Інтеравія».
- (90) Разом з тим, в ЄДРПОУ міститься запис про зміну найменування юридичної особи (ідентифікаційний код 33240887) з ТОВ «Свіспорт Україна» на ТОВ «Інтеравія», про що товариство повідомило Аеропорт у листі від 11.06.2013 № 01-16.1-178, в якому також зазначило, що вже повідомляло Аеропорт про зміну найменування та надавало

документи, які належним чином підтверджують цей факт, зокрема листами від 07.05.2013 № 01-16.1-11 та від 31.05.2013 № 01-16.1-159.

- (91) Отже, вимога ДП «МА «Бориспіль» стосовно надання Аеропорту Сертифікатів, які будуть оформлені саме для ТОВ «Інтеравіа» (а не ТОВ «Свіспорт Україна») як обов'язкова передумова погодження Заявок, є необґрунтованою.
- (92) Аналогічні висновки можна зробити і щодо зауважень ДП «МА «Бориспіль» щодо відсутності укладеної Генеральної угоди між Аеропортом і ТОВ «Інтеравіа» про комерційне виконання аеропортових послуг, яка повинна входити до комплексу доказової документації.
- (93) За наявною інформацією, між ДП «МА «Бориспіль» і ТОВ «Свіспорт Україна» була укладена відповідна Генеральна угода № 02.1.1. – 23 – 30 від 04.03.2008.
- (94) ТОВ «Інтеравіа» було повідомлено Відповідача листами від 07.05.2013 № 01-16.1-11, від 31.05.2013 № 01-16.1-159 та № 01-16.1-178 від 11.06.2013 про зміну найменування товариства з ТОВ «Свіспорт Україна» на ТОВ «Інтеравіа».
- (95) Положення зазначеної вище Генеральної угоди та чинні на той момент нормативно-правові акти не містили зобов'язань сторін договору вносити зміни до договору у зв'язку зі зміною найменування однієї зі сторін. Так само, зміна найменування однієї зі сторін договору не була підставою для його припинення.
- (96) З моменту зміни найменування з боку Відповідача не надходило пропозицій внести зміни до Генеральної угоди, припинити її дію або розірвати, а також ТОВ «Інтеравіа» продовжувало надавати послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль» під новою назвою, про що не могло бути невідомо останньому.
- (97) Зазначене підтверджує безпідставність та незаконність відмови ДП «МА «Бориспіль» у погодженні Заявок з причин відсутності укладеної Генеральної угоди між Аеропортом та Заявником про комерційне виконання аеропортових послуг
- (98) Необґрунтованість непогодження Відповідачем Заявок із зазначених вище підстав також підтверджується листом ДП МА «Бориспіль» від 31.12.2013 № 01-22/4-72, направленим на вимогу Комітету, в якому Відповідач зазначає:  
*«Перелік хендлінгових послуг, які Інтеравіа має право надавати на території Аеропорту, згідно із діючою Генеральною угодою та відповідними сертифікатами відповідності, виданими Державною авіаційною службою України...»* (далі перелічуються реквізити сертифікатів, виданих ТОВ «Свіспорт Україна»).
- (99) Зазначене ще раз підтверджує, що Відповідач не ставив під сумнів питання наявності Генеральної угоди з ТОВ «Інтеравіа» та сертифікатів відповідності в останнього, та зазначення в цих документах не зміненої назви не впливало на право ТОВ «Інтеравіа» надавати послуги з наземного обслуговування на території Аеропорту.
- (100) У цьому ж листі ДП «МА «Бориспіль» зазначає: *«... ТОВ «Інтеравіа» зверталось до ДП «МА «Бориспіль» щодо погодження заявки на продовження дії сертифікатів, виданих на ім'я ТОВ «Свіспорт» проте жодних пояснень щодо взаємозв'язку цих двох підприємств та підстав звернення ТОВ «Інтеравіа» в інтересах ТОВ «Свіспорт» надано не було».*



- (101) Зазначене спростовується як інформацією, викладеною самим Відповідачем у цьому ж документі, так і наданими ТОВ «Інтеравіа» копіями листів, надісланими на адресу Відповідача.
- (102) Наступною причиною відмови було те, що заявка містить перелік додатків до неї, проте жодного із вказаних додатків до заявки додано не було.
- (103) Разом з цим вимога ДП «МА «Бориспіль» стосовно додатків до заявки (доказової документації) є необґрунтованою, оскільки узгодження з керівником аеропорту доказової документації, що додається до Заявки, не передбачено Правилами. Також, за інформацією ТОВ «Інтеравіа»:  
*«Основна частина документів, що згідно Правил входить до комплекту доказової документації, зокрема, договірні документи та документи з фінансової спроможності, в тому числі бізнес-план Заявника, містять комерційну таємницю Заявника, яка з метою захисту конкурентного середовища не може бути розкрита аеропорту, що є безпосереднім конкурентом Заявника на ринку аеропортової діяльності. Розкриття таких документів ДП МА «Бориспіль» поставить ДП МА «Бориспіль» у привілейоване становище стосовно Заявника, та створить Заявникові дискримінаційні умови діяльності порівняно з ДП МА «Бориспіль». Що може призвести до обмеження та спотворення конкуренції на ринку аеропортової діяльності».*
- (104) Крім того, за інформацією ТОВ «Інтеравіа»: *«Жоден інший аеропорт України, в якому ТОВ «Інтеравіа» здійснює аеропортову діяльність, зокрема Міжнародний аеропорт «Київ» (Жуляни) та Аеропорт Харків, не вимагав для погодження заявки документів доказової документації».*
- (105) Так, згідно з підпунктом 3.1.3 пункту 3.1 глави 3 Правил сертифікації аеропортів Заявка повинна бути підписана керівником Заявника та узгоджена керівником аеропорту або його заступником.
- (106) Згідно з підпунктом 3.1.6 пункту 3.1 глави 3 Правил до Заявки при її поданні до органу сертифікації подається комплект доказової документації відповідно до переліку, наведеного в додатку 3 Правил.
- (107) Відповідно до пункту 1.5 глави 1 Правил, доказова документація – документація, що містить докази відповідності заявника сертифікаційним вимогам.
- (108) Цим же пунктом передбачено, що органом сертифікації суб'єктів аеропортової діяльності є структурний підрозділ Державіаслужби України, який здійснює дії із сертифікації суб'єктів аеропортової діяльності, а не аеропорт.
- (109) Відповідно до положень підпункту 3.1.11 пункту 3 глави 3 Правил, доказова документація готується у трьох примірниках, один з яких залишається в Заявника, а два передаються до Державіаслужби.
- (110) З наведеного вище вбачається, що узгодженню з керівником аеропорту підлягає тільки Заявка, а не доказова документація, що подається до органу сертифікації у двох примірниках з метою доведення відповідності заявника сертифікаційним вимогам. Відповідно нормативно-правові акти, що регулюють зазначену сферу, не містять обов'язку надання Заявником аеропорту доказової документації під час погодження Заявки та можливості аеропорту відмовити в погодженні з підстав її ненадання.

- (111) Як під час відмови в погодженні, так і під час розслідування Відповідачем не було надано обґрунтування вимоги щодо надання доказової документації, а також наявності причинно-наслідкового зв'язку між погодженням заявки та доказовою документацією.
- (112) Зазначене свідчить про штучне створення перешкод Заявнику (конкуренту) з метою затягування та/або недопущення отримання Сертифікатів, як обов'язкової передумови надання послуг з наземного обслуговування.
- (113) У відповідь на вимогу Комітету, щодо обґрунтування та пояснення причин відмови ДП «МА «Бориспіль» ТОВ «Інтеравіа» у погодженні Заявок на отримання Сертифікатів на заявлені види аеропортової діяльності, Відповідач зазначає вже нові причини, що не повідомлялись товариству: *«Протягом 2013 року фахівцями дирекції з виробництва ДП «МА «Бориспіль» були зафіксовані численні порушення працівниками ТОВ «Інтеравіа» Наказу Міністерства цивільної авіації № 150... Зафіксовані систематичні факти порушень Наказу свідчать про нехтування персоналом ТОВ «Інтеравіа» базовими вимогами безпечного виконання операцій і потенційно можуть нести загрозу забезпечення безпеки польотів. Також протягом усього 2013 року ДП «МА «Бориспіль» отримує скарги від пасажирів стосовно довгого очікування видачі багажу».*
- (114) Як впливає з наявних у матеріалах справи листів – переписки між Відповідачем та ТОВ «Інтеравіа» щодо погодження Заявок на отримання Сертифікатів, зазначені вище причини не повідомлялись ТОВ «Інтеравіа» та не зазначались серед підстав, з яких останньому було відмовлено в їх погодженні.
- (115) Більшість недоліків, виявлених Державіаслужбою під час сертифікаційного обстеження, які необхідно було усунути ТОВ «Інтеравіа» для отримання Сертифікатів відповідності, – це погодження технологічної документації з ДП «МА «Бориспіль». Зазначена технологічна документація неодноразово надсилалась до ДП «МА «Бориспіль», але не була погоджена без пояснення та обґрунтування причин.
- (116) ДП «МА «Бориспіль» затягувало в погодженні Заявок на отримання сертифікатів відповідності, не відповідаючи на листи ТОВ «Інтеравіа» про усунення недоліків, про які зазначало ДП «МА «Бориспіль».
- (117) На день звернення ТОВ «Інтеравіа» до Антимонопольного комітету України із заявою про порушення законодавства про захист економічної конкуренції (19.12.2013) жодна із Заявок ТОВ «Інтеравіа» на одержання Сертифікатів відповідності не була погоджена ДП «МА «Бориспіль» та відповідно Сертифікати відповідності не були видані.
- (118) Відповідно до листа ТОВ «Інтеравіа» від 25.02.2014 № 01 – 18 – 79, на адресу Комітету:  
*«...крім створення Товариству перешкод в процесі сертифікації, ДП «МА «Бориспіль» постійно перешкоджає Товариству у здійсненні діяльності щодо якої у Товариства є чинні сертифікати, зокрема, постійно, без будь-якого попереднього повідомлення проводить позапланові перевірки діяльності Товариства. Так, наприклад, у січні 2014 р. протягом однієї робочої зміни було перевірено документи всіх співробітників Товариства, що задіяні в технологічних процесах обслуговування повітряних суден. При цьому в цей же час проводився моніторинг щодо виконання нормативів Стандарту якості цими працівниками. Всі ці перевірки проводились протягом робочого дня, безпосередньо під час обслуговування Товариством своїх клієнтів.  
З метою дискредитації Товариства Аеропорт постійно поширює серед Клієнтів Товариства та державних органів недостовірну інформацію про нібито низький рівень*

послуг, що їх надає Товариство, та про відсутність у Товариства Сертифікатів на здійснення відповідної діяльності. Зокрема, відповідні листи були надіслані до ПрАТ «Авіакомпанія «МАУ», Аеропортового комітету.

Крім того, всупереч Генеральній угоді, укладеній між Аеропортом та Товариством, аеропорт не в повному обсязі виконує свої зобов'язання за угодою щодо забезпечення Товариству доступу до інфраструктури Аеропорту, надання в оренду необхідної площі твердого покриття. З листопада 2013 року в односторонньому порядку без жодних правових підстав аеропортом припинено надання Товариству послуг з використання наземної техніки. З 01.02.2014 р. аеропортом також без жодних правових підстав призупинено відпуск гарячої води для спецтранспорту Товариства, що задіяний в обслуговуванні повітряних суден.»

#### **5.1.7. Можливі наслідки дій ДП МА «Бориспіль» щодо відмови в погодженні Заявок ТОВ «Інтеравія» та зволікання під час погодження технологічної документації.**

**(119)** Як уже зазначалось, відповідно до статті 77 Кодексу, 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).

Відповідно до Правил Сертифікат відповідності - документ, який підтверджує, що послуги, система управління якістю, система екологічного менеджменту, персоналу відповідають установленим вимогам законодавства та нормативних документів (пункт 1.5 глави 1).

Суб'єкти авіаційної діяльності як суб'єкти господарювання, які здійснюють певні види аеропортової діяльності відповідно до встановлених авіаційними правилами України вимог до технологічних процесів, організаційних систем, виробничих структур, кваліфікації персоналу, відповідають за невиконання цих вимог (підпункт 2.1.2 пункту 2.1 глави 2).

**(120)** Відповідність суб'єктів господарювання та їх послуг вимогам, установленим нормативно-правовими та нормативно-технічними документами, засвідчується Сертифікатом (підпункт 2.1.3 пункту 2.1 глави 2).

**(121)** Термін дії Сертифіката визначається органом сертифікації з урахуванням результатів сертифікації конкретного Заявника. Продовження терміну дії Сертифіката здійснюється за Заявкою власника Сертифіката за процедурою, аналогічною видачі первинного Сертифіката.

**(122)** Термін дії чинних Сертифікатів Заявника на забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти та вантажів і наземне адміністрування в аеропорту закінчувався 11.01.2014.

**(123)** За інформацією ТОВ «Інтеравія», останнє мало 7 контрактів з авіаперевізниками на надання послуг із забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти та вантажів, наземне адміністрування в аеропорту, які мали безстроковий термін дії; строк дії двох контрактів закінчувався в березні та квітні 2014 року, та 5 контрактів діяли до 2015 року включно.

- (124) Непогодження ДП «МА «Бориспіль» Заявок ТОВ «Інтеравіа» та, як наслідок, не продовження Державіаслужбою терміну дії Сертифікатів відповідності на здійснення відповідних видів аеропортової діяльності в аеропорту могло призвести до того, що товариство не виконувало б своїх зобов'язань за договорами, укладеними з авіаперевізниками, та відповідно відмовляло б останнім у здійсненні наземного обслуговування.
- (125) Згідно з інформацією, наданою ДП «МА «Бориспіль», аналогічні послуги з наземного обслуговування повітряних суден, які ТОВ «Інтеравіа» надавало в Аеропорту, станом на 30.12.2013 могли надати суб'єкти господарювання, які надають послуги з наземного обслуговування:
- 1) забезпечення обслуговування пасажирів та багажу – ДП «МА «Бориспіль», ТОВ «Аерохендлінг»;
  - 2) обслуговування на пероні та місцях стоянок ПС – ДП «МА «Бориспіль», ТОВ «Транс – Аеро – Хендлінг».
- (126) Враховуючи зазначене вище, у період новорічних свят авіаперевізники – клієнти ТОВ «Інтеравіа» були б вимушені в терміновому порядку укладати договори на здійснення наземного обслуговування з іншими суб'єктами господарювання, що надають свої послуги в ДП «МА «Бориспіль», яких залишилося б два щодо зазначених вище видів діяльності, серед яких є і сам Відповідач, оскільки без отримання цих послуг здійснення рейсів не є можливим.
- (127) Термінова заміна суб'єкта господарювання, який надає послуги з наземного обслуговування, авіаперевізником може спричинити значні затримки рейсів, збої в роботі аеропорту та скарги від пасажирів у зв'язку з тривалим та складним процесом узгодження технологічних особливостей та можливостей такого обслуговування.
- (128) Також авіаперевізники внаслідок зазначених дій були б поставлені в невідгідне становище під час обговорення з двома суб'єктами господарювання, які надають послуги з наземного обслуговування на території міжнародного аеропорту, серед яких один - Відповідач, умов майбутніх контрактів, особливо тих, що стосуються вартості, враховуючи усвідомлення останніми особливостей ситуації, в якій опинились авіаперевізники, та термінові необхідності укласти договори на будь-яких умовах з метою недопущення скасування та затримки рейсів у період новорічних свят.
- (129) Зазначене призвело б до понесення не тільки ТОВ «Інтеравіа», а й самими авіаперевізниками, які мають договірні відносини з товариством, фінансових та репутаційних втрат, а також до ущемлення інтересів споживачів-пасажирів.
- (130) При цьому переваги від неможливості ТОВ «Інтеравіа» надавати послуги щодо забезпечення обслуговування пасажирів та багажу та обслуговування на пероні й місцях стоянок ПС отримав би Відповідач, який за наслідком мав би реальну можливість збільшити свою частку на зазначених ринках, за рахунок укладення договорів з авіаперевізниками, які обслуговувались у товариства, ще до закінчення строку дії Сертифікатів ТОВ «Інтеравіа». Єдиним конкурентом щодо кожного з двох видів послуг у Відповідача залишились би ТОВ «Аерохендлінг» і ТОВ «Транс-Аеро-Хендлінг».

**5.1.8 Оцінка дій та бездіяльності Відповідача щодо погодження Заявок та технологічної документації ТОВ «Інтеравіа».**

- (131) ДП «МА «Бориспіль» необґрунтовано відмовляло ТОВ «Інтеравіа» у погодженні Заявок та зволікало з погодженням технологічної документації.
- (132) Без такого погодження Державіаслужба не приймала комплекти документів на отримання Сертифікатів відповідності і відповідно Заявнику не видавалися сертифікати згідно з поданими Заявками.
- (133) Відсутність погоджених з ДП «МА «Бориспіль» технологічних документів була визнана Державіаслужбою як невідповідність технології роботи Заявника сертифікаційним вимогам, що перешкоджає видачі Сертифіката строком на три роки, та стала причиною надання Сертифікатів відповідності строком лише на 3 місяці.
- (134) Як уже зазначалось, ДП «МА «Бориспіль» також власними силами надає послуги з наземного обслуговування. Отже, ТОВ «Інтеравіа» на ринку послуг з наземного обслуговування є конкурентом ДП «МА «Бориспіль», та за умови неперодовження ТОВ «Інтеравіа» дії Сертифікатів, ДП «МА «Бориспіль» мало б щодо двох з чотирьох видів послуг лише одного конкурента.
- (135) При цьому до внесення відповідних змін до Правил сертифікації аеропортів будь-який суб'єкт господарювання, що має намір надавати послуги з наземного обслуговування в ДП «МА «Бориспіль», повинен був обов'язково перед цим погодити з Аеропортом (своїм конкурентом) заявки на отримання Сертифікатів відповідності. Як наслідок, ДП «МА «Бориспіль» мало потенційну можливість не допускати, усувати, обмежувати конкуренцію на ринках послуг з наземного обслуговування, створюючи перешкоди для вступу на ринок суб'єктів господарювання та отримання останніми можливості конкурувати на рівних із суб'єктами господарювання, що вже діють на ринку, у тому числі і з Аеропортом, шляхом непогодження та/або зволікання з погодженнями Заявок.
- (136) Як уже зазначалось вище, ринки послуг наземного обслуговування є суміжними до ринку спеціалізованих послуг аеропорту, що 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 надає Державіаслужба (сертифікація) та аеропорт (погодження заявки та технологічних документів, укладення генеральної угоди, надання доступу до інфраструктури аеропорту).
- (137) Погодження заявки та технологічної документації – повноваження аеропорту, що має останній у зв'язку з наданням спеціалізованих послуг, для їх надання, під час їх надання, та за своєю суттю є (були до внесення змін в нормативно-правову базу) складовою спеціалізованих послуг аеропорту.
- (138) Займаючи монопольне (домінуюче) становище на ринку спеціалізованих послуг аеропорту, аеропорт має можливість, використовуючи свою ринкову владу, в тому числі не здійснюючи погодження заявок та технологічної документації суб'єктам господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування або тільки виходять на цей ринок, не допускати та/або усувати із суміжних до спеціалізованих послуг аеропорту ринків – ринків послуг з наземного обслуговування, учасників ринку, що є в тому числі на ринках послуг з наземного обслуговування конкурентами або потенційними конкурентами аеропорту.
- (139) Такі дії ДП «МА «Бориспіль» могли призвести до розірвання договорів на послуги з наземного обслуговування, укладених ТОВ «Інтеравіа» з авіаперевізниками, отримання

значних збитків у зв'язку з простим техніки, необхідності виплачувати заробітну плату працівникам ТОВ «Інтеравіа» та фактичного припинення діяльності на ринку послуг наземного обслуговування.

**(140)** У такий спосіб ДП «МА «Бориспіль», маючи ринкову владу на ринку спеціалізованих послуг аеропорту, під час та у зв'язку з наданням яких Відповідач здійснює погодження заявок та технологічної документації, та займаючи монополіне (домінуюче) становище на цьому ринку, фактично вживало заходів, що могли мати наслідком усунення з ринку, суміжного до ринку спеціалізованих послуг аеропорту, – а саме ринку наземного обслуговування ТОВ «Інтеравіа», та відповідно призвести до обмеження конкуренції на ринках послуг наземного обслуговування (зменшення кількості учасників ринку з трьох учасників щодо двох видів послуг до двох, одним з яких є сам Відповідач) на території ДП «МА «Бориспіль», які є суміжними до ринку, що знаходиться у стані природної монополії.

**(141)** ТОВ «Інтеравіа» та Відповідач є конкурентами на ринку послуг з наземного обслуговування, що передбачає змагання між ними за споживача.

**(142)** Враховуючи викладене, у період з **01.06.2013** по **11.03.2014** дії ДП «МА «Бориспіль», які полягали в необґрунтованій відмові в погодженні заявок на отримання сертифіката відповідності на здійснення аеропортової діяльності та зволіканні під час погодження внутрішньої документації ТОВ «Інтеравіа», необхідної для отримання сертифіката відповідності на здійснення аеропортової діяльності, є порушенням, передбаченим пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монополіним становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту шляхом вчинення дій, що могли призвести до обмеження конкуренції на ринках послуг з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль».

*5.1.9. Ужиті Комітетом заходи з метою усунення причин і умов, що сприяють вчиненню порушень законодавства про захист економічної конкуренції на ринках послуг з наземного обслуговування в аеропортах.*

**(143)** 11 січня 2014 року розпорядженням державного уповноваженого Комітету № 03/3-р було розпочато розгляд справи № 136-26.13/2-14 за ознаками вчинення Державіаслужбою порушення, передбаченого пунктом 3 статті 50, частини першої статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді антиконкурентних дій органів влади, які можуть призвести до обмеження конкуренції на ринку послуг наземного обслуговування повітряних суден (хендлінгових послуг) у Міжнародному аеропорту «Бориспіль».

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

**(145)** 29 вересня 2015 року Комітетом були надані рекомендації Державіаслужбі щодо розробки та затвердження в установленому порядку нормативно-правового акта, 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.

- (146) Листом від 17.11.2015 № 1.22-17538 Державіаслужба повідомила Комітет, що *«вже почата розробка проекту нормативно-правового акта з урахуванням вимог Директиви. У зазначеному проекті будуть враховані рекомендації Антимонопольного комітету України, у тому числі чіткі, прозорі та об'єктивні критерії на недискримінаційних умовах доступу на конкурентних засадах суб'єктів господарювання на ринках послуг з наземного обслуговування в аеропортах».*
- (147) Після проведеної 26 листопада 2015 року між Державіаслужбою та Комітетом наради Державіаслужба листом від 11.12.2015 № 1.22-18490 надіслала до Комітету проект «Положення про доступ до ринку наземного обслуговування» для попереднього обговорення.
- (148) Після надсилання першого проекту «Положення про доступ до ринку наземного обслуговування» Комітетом було проведено декілька нарад з Державіаслужбою та з метою напрацювання спільної позиції суб'єктів господарювання, які здійснюють діяльність на ринку авіаційного транспорту, органів виконавчої влади та Комітету, 03 березня 2016 року проведено круглий стіл на тему «Громадське обговорення розробленого Державною авіаційною службою України проекту Правил сертифікації постачальників послуг з наземного обслуговування та умов доступу на ринок наземного обслуговування в аеропортах».
- (149) За результатами проведеного круглого столу було вирішено, що учасниками ринку до Державіаслужби та Комітету будуть надіслані зауваження та пропозиції, після опрацювання яких проект Правил буде розміщений на сайті Державіаслужби.
- (150) Після доопрацювання на сайті Державіаслужби було опубліковано проект Авіаційних правил України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах» для громадського обговорення.
- (151) Державіаслужбою було проведено декілька нарад з Комітетом та учасниками ринку.
- (152) Разом з тим Авіаційні правила України «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах» Державіаслужбою не затверджені і не зареєстровані у Міністерстві юстиції у встановленому порядку.
- (153) Отже, обов'язкові для розгляду рекомендації Антимонопольного комітету України від 29 вересня 2015 року № 14-рк не виконані Державіаслужбою.
- (154) Водночас до Комітету продовжують надходити заяви суб'єктів господарювання, які надають або бажають надавати послуги з наземного обслуговування в аеропортах, щодо порушення законодавства про захист економічної конкуренції стосовно обмеження конкуренції в аеропортах України та створення експлуатантами аеропортів перешкод вступу цих суб'єктів господарювання на ринки послуг з наземного обслуговування в аеропортах.
- (155) 06 грудня 2016 року Комітетом було прийнято рішення № 526-р про визнання бездіяльності Державіаслужби, яка полягає в незатвердженні нормативно-правового акта, яким були б встановлені правила доступу на ринки наземного обслуговування в аеропортах України, порушенням, передбаченим пунктом 3 статті 50, частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді антиконкурентних дій органів влади, які можуть призвести до обмеження конкуренції на ринках наземного обслуговування в аеропортах України.

**5.2. Встановлення плати за користування інфраструктурою аеропорту на необґрунтованому рівні.**

**5.2.1. Встановлення різних підходів стосовно визначення одиниці оплати за користування інфраструктурою для різних суб'єктів господарювання.**

**(156)** Згідно з інформацією, наданою ДП «МА «Бориспіль» на вимогу Комітету листом від 31.12.2013 № 01-22/4-72, Аеропортом були встановлені різні плати за користування інфраструктурою Аеропорту для різних суб'єктів господарювання.

**(157)** Зокрема, для ТОВ «ТРАНС-АЕРО-ХЕНДЛІНГ» (з 01.01.2013) і ТОВ «Інтеравіа» (з 01.09.2012) плата встановлена на рівні 10 % від квартального чистого доходу, отриманого від діяльності цих суб'єктів комерційного обслуговування в ДП «МА «Бориспіль».

**(158)** Одночасно, для ТОВ «Аеропорт Хендлінг» ДП «МА «Бориспіль» встановлені такі умови плати за користування інфраструктурою ДП «МА «Бориспіль»:

- 1) 1-й рік – 1 % від квартального чистого доходу, отриманого від діяльності цього суб'єкта комерційного обслуговування в Аеропорту;
- 2) 2-й рік – 2 % від квартального чистого доходу, отриманого від діяльності цього суб'єкта комерційного обслуговування в Аеропорту;
- 3) 3-й рік – 3 % від квартального чистого доходу, отриманого від діяльності цього суб'єкта комерційного обслуговування в Аеропорту;
- 4) 4-й рік – 4 % від квартального чистого доходу, отриманого від діяльності цього суб'єкта комерційного обслуговування в Аеропорту;
- 5) 5-й рік – 5 % від квартального чистого доходу, отриманого від діяльності цього суб'єкта комерційного обслуговування в Аеропорту;
- 6) Починаючи з 6 – го року, розмір плати за користування інфраструктурою Аеропорта буде встановлений відповідною додатковою угодою до Генеральної угоди.

**(159)** Генеральна угода між ДП «МА «Бориспіль» і ТОВ «Аеропорт Хендлінг» укладена 28.10.2013, тобто плата за користування інфраструктурою ДП «МА «Бориспіль» для ТОВ «Аеропорт Хендлінг» становить 1 % від квартального чистого доходу, отриманого від діяльності цього суб'єкта комерційного обслуговування в ДП «МА «Бориспіль», що створює для ТОВ «Аеропорт Хендлінг» значно вигідніше становище порівняно з ТОВ «ТРАНС-АЕРО-ХЕНДЛІНГ» і ТОВ «Інтеравіа».

**(160)** Крім того, плата за користування інфраструктурою Аеропорту для ТОВ «Аерохендлінг» взагалі визначається залежно від кількості пасажирів за такою схемою:

- 1) до ... (конфіденційна інформація);
- 2) від ... (конфіденційна інформація);
- 3) від ... (конфіденційна інформація);
- 4) від ... (конфіденційна інформація).

**(161)** Листом від 20.05.2014 № 35-22-139 ДП «МА «Бориспіль» повідомило Комітет: *«Оскільки Товариство з обмеженою відповідальністю «Транс-Аеро-хендлінг», Товариство з обмеженою відповідальністю «Інтеравіа» і Товариство з обмеженою відповідальністю «Аерохендлінг» здійснюють на території аеропорту різні види діяльності, вказані суб'єкти господарювання не можуть бути порівняні між собою, а отже і плата за використання інфраструктури аеропорту встановлена у різному розмірі.*



Так, ТОВ «Транс-Аеро-хендлінг» здійснює на території аеропорту діяльність із забезпечення спецтранспортом та засобами механізації.

ТОВ «Інтеравіа» здійснює на території аеропорту комплекс видів діяльності, а саме: обслуговування на пероні та місцях стоянок повітряних суден, забезпечення обслуговування пасажирів та багажу, наземне адміністрування в аеропорту.

ТОВ «Аерохендлінг» здійснює на території аеропорту діяльність із обслуговування пасажирів та багажу.

Розмір плати за використання інфраструктури аеропорту визначається у відсотках від чистого доходу суб'єкта господарювання, який здійснює діяльність на території аеропорту.

Розмір чистого доходу суб'єкта господарювання є одним із показників обсягу комерційного виконання послуг із відповідного виду діяльності. В свою чергу, від обсягу послуг залежить частота використання інфраструктури аеропорту.

Таким чином, застосування плати за використання інфраструктури у відсотках від чистого доходу дозволяє створити рівні умови для господарської діяльності суб'єктів комерційного обслуговування».

**(162)** Водночас, як вбачається з таблиці «Вартість послуг за користування інфраструктурою ДП «МА «Бориспіль» (лист ДП «МА «Бориспіль» від 31.12.2013 № 01-22/4-72), суб'єкти господарювання, які здійснюють діяльність з надання послуг наземного обслуговування на території аеропорту ДП «МА «Бориспіль», надають однакові види послуг, а саме для:

- 1) ТОВ «Транс-Аерохендлінг», яке здійснює діяльність із забезпечення спецтранспортом та засобами механізації; обслуговування на пероні та в місцях стоянки ПС – плата за користування інфраструктурою встановлена у відсотковому еквіваленті (10 %);
- 2) ТОВ «Інтеравіа», яке здійснює діяльність із забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти та вантажу; забезпечення обслуговування на пероні та в місцях стоянок ПС; наземне адміністрування в аеропорту; забезпечення спецтранспортом та засобами механізації – плата за користування інфраструктурою встановлена у відсотковому еквіваленті (10 %);
- 3) ТОВ «Аеропорт Хендлінг», яке здійснює діяльність із забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти та вантажу – плата за користування інфраструктурою встановлена у відсотковому еквіваленті (1 %);
- 4) при цьому для ТОВ «Аерохендлінг», яке здійснює діяльність із забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти та вантажу, плата за користування інфраструктурою встановлена залежно від кількості пасажирів.

**(163)** ... (конфіденційна інформація).

**(164)** Відповідно ... (конфіденційна інформація):

- 1) ... (конфіденційна інформація);  
або
- 2) ... (конфіденційна інформація).

**(165)** Отже, ДП «МА «Бориспіль» почало застосовувати плату за використання інфраструктури у відсотках для всіх суб'єктів господарювання.

**(166)** Разом з тим будь-яких розрахунків щодо різних підходів для різних суб'єктів авіаційної діяльності (далі – САД) до встановлення плати за користування

інфраструктурою аеропорту як у відсотковому, так і залежно від кількості пасажирів, які обслуговуються цим суб'єктом, ДП «МА «Бориспіль» надано не було.

**(167)** Пояснення ДП «МА «Бориспіль» щодо обґрунтування різниці в розмірах оплати за користування інфраструктурою аеропорту різним суб'єктам господарювання різницею у видах діяльності, яку останні здійснюють на території Аеропорту, Комітет не бере до уваги виходячи з наступного:

- 1) зазначені вище суб'єкти господарювання, які здійснюють діяльність з надання послуг з наземного обслуговування на території аеропорту ДП «МА «Бориспіль», надають однакові види послуг;
- 2) відповідачем не було надано жодних обґрунтувань та пояснень з приводу наявності причинно-наслідкового зв'язку між видами послуг, що надають САД, та відсотковим розміром чистого доходу останніх, що сплачується за користування інфраструктурою аеропорту;
- 3) так само ДП «МА «Бориспіль» не було надано пояснень та обґрунтувань наявності взаємозв'язку між кількістю видів послуг, що надаються, та відсотковим розміром чистого доходу САД, що сплачується за користування інфраструктурою аеропорту;
- 4) ДП «МА «Бориспіль» також не було надано обґрунтувань п'ятикратної різниці у відсотковому розмірі чистого доходу, який сплачують суб'єкти господарювання за користування інфраструктурою Аеропорту, за 1-й рік надання послуг в Аеропорту та за 5-й рік надання тих же самих послуг.

**(168)** Отже, ДП «МА «Бориспіль» встановлює різні підходи стосовно визначення одиниці оплати за користування інфраструктурою для різних суб'єктів господарювання без належного обґрунтування, не завдяки власним досягненням, що призводить до ущемлення інтересів ТОВ «Аерохендлінг» і ТОВ «Інтеравіа».

**(169)** Така поведінка ДП «МА «Бориспіль» є порушенням, передбаченим пунктом 2 статті 50, частини першої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту «Бориспіль» шляхом вчинення дій, які призводять до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

### **5.2.2. Встановлення подвійної оплати за користування інфраструктурою Аеропорту.**

**(170)** Як зазначило ТОВ «Аерохендлінг» у своїй заяві ... (конфіденційна інформація).

**(171)** ... (конфіденційна інформація).

**(172)** ... (конфіденційна інформація).

**(173)** ... (конфіденційна інформація).

**(174)** ... (конфіденційна інформація).

**(175)** ... (конфіденційна інформація).

- (176) ... (конфіденційна інформація).
- (177) ... (конфіденційна інформація).
- (178) ... (конфіденційна інформація).
- (179) ... (конфіденційна інформація).
- (180) ... (конфіденційна інформація).
- (181) Отже, Генеральною угодою для ТОВ «Аерохендлінг» встановлено плату не лише за право надавати послуги з наземного обслуговування в Аеропорту, а й за надання доступу до інфраструктури Аеропорту, що у свою чергу передбачає користування нею під час надання послуги з наземного обслуговування в Аеропорту.
- (182) ... (конфіденційна інформація).
- (183) За поясненням ТОВ «Аерохендлінг», послуга з інформування пасажирів входить до переліку послуг, що надаються за допомогою технічного обладнання аеропорту, яке належить до централізованих інфраструктур, а саме системи відображення польотної інформації. Послуга з інформування пасажирів та/або громадськості про час прибуття та/або час відправлення літака перевізника та наземного транспорту є надзвичайно важливою для забезпечення належного обслуговування пасажирів.
- (184) ... (конфіденційна інформація).
- (185) Так, ДП «МА «Бориспіль» листом від 05.01.2016 № 01-22-15 повідомило ТОВ «Аерохендлінг», що *«...твердження щодо подвійної компенсації одних і тих самих витрат Аеропорту в складі різних платежів (плати за послуги Аеропорту та плати за використання інфраструктури Аеропорту) у вигляді технічного обладнання, комунікацій, інформаційної системи та зв'язку є безпідставними, некоректними та хибними...  
...Аеропорт не вбачає за доцільне розгляд та підписання направлених Вами додаткових угод до Генеральної угоди та Договору про надання послуг, які були надіслані з листом від 14.12.2015 № 12-1317...»*
- (186) ... (конфіденційна інформація).
- (187) Разом з тим, Генеральною угодою та додатковою угодою № 16 до неї, укладеною між ТОВ «Інтеравіа» та ДП «МА «Бориспіль», умовами якої передбачено надання ТОВ «Інтеравіа» права на комерційне здійснення діяльності з наземного обслуговування в Аеропорту та використання інфраструктури Аеропорту для надання послуг з наземного обслуговування, визначення «Інфраструктура Аеропорту» не відповідає «Інфраструктурі Аеропорту», яка визначена Положенням «Про встановлення оплати за використання інфраструктури аеропорту» та Генеральною угодою, укладеною між ТОВ «Аерохендлінг» та ДП «МА «Бориспіль».
- (188) ... (конфіденційна інформація).
- (189) У пункті 5.2.1 Генеральної угоди, укладеної між ДП МА «Бориспіль» і ТОВ «Свіспорт Україна», зазначено: *«Аеропорт зобов'язаний надати Товариству доступ до будь-якого*

*елементу Інфраструктури Аеропорту настільки, наскільки це необхідно Товариству для надання послуг з Наземного Обслуговування».*

- (190) Отже, ДП «МА «Бориспіль» застосовує визначення «Інфраструктура Аеропорту», яке відрізняється в генеральних угодах, укладених з різними суб'єктами господарювання, а умови надання доступу до інфраструктури Аеропорту ДП «МА «Бориспіль» визначає виходячи з власних міркувань.
- (191) Перелік видів діяльності, за які суб'єкти господарювання оплачують доступ до інфраструктури, зазначений у Положенні «Про встановлення оплати за використання інфраструктури аеропорту» від 29.10.2010 № 02.1.2-06-3, затвердженому генеральним директором ДП «МА «Бориспіль» (далі – Положення). Перелік складових плати за використання об'єктів інфраструктури Аеропорту та її розмір при наданні послуг з наземного обслуговування визначаються відповідно до Положення, яким визначено, що інфраструктура Аеропорту - це: льотне поле; пасажирський перон; стоянки повітряних суден; споруди пасажирських та вантажних терміналів, готелі та інші виробничі будівлі та споруди; **технічне обладнання та комунікації**; обладнання та інженерні мережі енергопостачання; засоби радіонавігаційного та світлотехнічного забезпечення польотів; **інформаційна система та зв'язок**; транспортні засоби; внутрішньопортові дороги (під'їзні шляхи); об'єкти паливозабезпечення.
- (192) За інформацією Державіаслужби (лист від 04.07.2016 № 1.22-6506): *«На сьогоднішній день відсутній нормативно - правовий документ, який визначає поняття «інфраструктура аеропорту». Зазначаємо, що дане поняття передбачено проектом Авіаційних правил України (далі - АПУ) «Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах».*  
*Відповідно до п.2 зазначаємо, що проектом АПУ передбачено визначення поняття «інфраструктура аеропорту» - комплекс об'єктів та систем спрямованих на забезпечення безпеки польотів, авіаційної безпеки та обслуговування повітряних суден, пасажирів, багажу, вантажу та пошти, який включає в себе, але не обмежується:*  
*злітно - посадкова смуга, руліжні доріжки, світло - сигнальне обладнання, перон з місцями стоянок повітряних суден, спеціалізовані площадки;*  
*об'єкти інфраструктури пасажирських терміналів, включаючи стійки реєстрації, багажну систему, систему управління терміналом, авіамошти, систему паркування повітряного судна, систему оповіщення;*  
*системи та об'єкти авіаційної безпеки, включаючи периметрові огорожі, патрульну дорогу, контрольні - пропускні об'єкти комунальної інфраструктури;*  
*вантажні склади, системи обробки вантажів;*  
*паливо - заправна інфраструктура.*  
*Державіаслужба вважає, що система SITA Airport Connect відноситься до поняття «інфраструктура аеропорту», оскільки вона включає комплекс програмного забезпечення та обладнання, яке ДП МА «Бориспіль» надає у користування авіакомпаніям та постачальникам послуг з наземного обслуговування для забезпечення обслуговування пасажирів в терміналі та інше. Одна із складових даної системи є єдина платформа на яку встановлюються програмне забезпечення систем реєстрації пасажирів авіакомпаній та інших користувачів. Також дана система включає в себе обладнання для сканування посадкових талонів на виходах на посадку пасажирів та інше.*  
*На сьогоднішній день відсутнє поняття «користування інфраструктурою».*
- (193) Встановлення ДП «МА «Бориспіль» подвійної оплати за користування інфраструктурою Аеропорту підтверджується тим, що:

- 1) Розмір плати, встановлений за користування інфраструктурою Аеропорту, не включає в себе плату за доступ та не покриває витрат за використання інформаційної системи та зв'язку, що використовується для інформування пасажирів; технічного обладнання, а також технічного обладнання, інформаційної системи та зв'язку стійок реєстрації з доступом до телекомунікаційної послуги SITA AirportConnect.
- 2) Твердження аеропорту, що зазначене в пункті 193 цього рішення обладнання не відноситься до інфраструктури аеропорту, за доступ до якої встановлена плата у відсотковому відношенні до розміру чистого доходу САД, спростовується поясненнями Державіаслужби, Генеральними угодами та Положенням.
- 3) Генеральні угоди, Положення та інші документи Аеропорту не містять виключень, застережень та посилань на те, що під час їх укладення доступ до інфраструктури Аеропорту для надання певного виду послуг з наземного обслуговування надається в обмеженій формі, за винятком тих позицій, що зазначені вище.
- 4) ДП «МА «Бориспіль» не було надано пояснень та обґрунтувань, чим зазначене в пункті 193 цього рішення обладнання відрізняється від інших елементів інфраструктури Аеропорту, у тому числі в частині витрат на його використання, що зумовило виокремлення саме його з числа всієї інфраструктури, до якої доступ надається за плату у відсотковому відношенні від розміру чистого доходу САД від надання послуги.

**(194) Отже, запровадження ДП «МА «Бориспіль» додаткової плати за доступ до інфраструктури, зокрема під час надання послуг з: інформування пасажирів (здійснюється за допомогою інформаційної системи та зв'язку), а також за доступ до стійок реєстрації з доступом до телекомунікаційної послуги SITA AirportConnect (здійснюється за допомогою технічного обладнання, інформаційної системи та зв'язку), призводить до встановлення подвійної оплати за користування інфраструктурою Аеропорту, що у свою чергу призводить до ущемлення інтересів ТОВ «Інтеравія» і ТОВ «Аерохендлінг».**

**(195) Такі дії ДП «МА «Бориспіль» є порушенням, передбаченим пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту «Бориспіль» шляхом вчинення дій, які призводять до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.**

### **5.2.3. Відсутність економічного обґрунтування необхідності встановлення плати за користування інфраструктурою Аеропорту у відсотковому відношенні до чистого доходу САД від виду діяльності та її розміру.**

**(196) Листом від 24.03.2016 № 01-22/5-15 ДП «МА «Бориспіль» повідомило, що «станом на 01.03.2016 ДП МА «Бориспіль» укладено із суб'єктами господарювання 23 генеральні угоди про здійснення аеропортової діяльності. При цьому, ДП МА «Бориспіль» не втручається в діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють комерційну діяльність з наземного обслуговування та не володіє даними щодо повного переліку послуг, що надаються суб'єктами господарювання на території ДП МА «Бориспіль».**

**(197) У листі від 17.05.2016 № 01.22/5-24 ДП «МА «Бориспіль» зазначило: «при виконанні комплексу послуг із забезпечення обслуговування пасажирів, багажу та ПС (повітряне судно) на пероні – може використовуватись наступна інфраструктура аеропорту: внутрішнє освітлення терміналів та території аеропорту, перони, стоянки ПС,**

використання приміщень загального користування в терміналах та прилеглих територій, внутрішньо-портові дороги та під'їзні шляхи. При проведенні наземного адміністрування буде використана наступна інфраструктура: перони, стоянки ПС, приміщення загального користування, мережа освітлення території аеропорту, внутрішньо-портові дороги та під'їзні шляхи.

Відповідно до статті 81 Повітряного кодексу України у разі надання в аеропортах та на аеродромах послуг із забезпечення зльоту-посадки повітряних суден, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, забезпечення авіаційної безпеки, пошуку та рятування в зоні відповідальності аеропорту, забезпечення наднормативної стоянки, обслуговування вантажів, забезпечення приймання, зберігання, контролю якості та видачі авіаційного пального для заливу в паливозаправники або заправлення баків повітряних суден та в разі надання інших послуг, пов'язаних з діяльністю аеропорту, в аеропортах та на цивільних аеродромах справляється плата за надання таких послуг.

Розмір плати за надання послуг із забезпечення зльоту-посадки повітряних суден, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, забезпечення авіаційної безпеки, забезпечення наднормативної стоянки (аеропортові збори) та за інші послуги, що надаються аеропортом (аеродромом) користувачам, встановлюється відповідно до законодавства України. Порядок розрахунку плати за аеропортове обслуговування та інші послуги, що надаються в аеропортах (на аеродромах), порядок оплати та звільнення від неї визначаються відповідно до законодавства України та стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації.

Аеропорти можуть отримувати достатні доходи, що перевищують всі прямі і непрямі експлуатаційні витрати, і, таким чином, мати прибуток, що дозволяє забезпечити ефективне фінансування на ринках капіталу з метою інвестування розвитку інфраструктури аеропорту.

Однією із статей доходу аеропорту є надходження від наземного обслуговування. До цієї статті відносяться збори і платежі, що стягуються з експлуатантів повітряних суден за користування засобами і службами, які забезпечуються аеропортом для наземного обслуговування повітряних суден, у разі самостійного надання аеропортом послуг з наземного обслуговування. А у разі надання послуг з наземного обслуговування іншими суб'єктами господарювання, таким суб'єктам господарювання аеропорт встановлює окрему плату, яка враховується як дохід від неавіаційної діяльності.

Таким чином, вартість за користування інфраструктурою аеропорту для суб'єктів господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування, визначається у відповідності до законодавства України та стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації.

Розмір плати за користування інфраструктурою аеропорту встановлюється для всіх суб'єктів господарювання в однаковому розмірі в залежності від видів діяльності, який він здійснює або планує здійснювати, а саме: у разі здійснення одного виду діяльності в аеропорту – встановлюється 5% від чистого доходу отриманого від діяльності СКО в аеропорту, а у разі здійснення декількох видів діяльності – 10% від чистого доходу отриманого від діяльності СКО в аеропорту...»

- (198)** Положення «Про встановлення оплати за використання інфраструктури аеропорту» розроблено з метою компенсації витрат Аеропорту на підтримку функціонування інфраструктури Аеропорту; поширюється на суб'єктів комерційного обслуговування (юридичних осіб незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності, які виконують в Аеропорту на договірних умовах комерційну діяльність щодо надання послуг з наземного обслуговування повітряних суден, які зареєстровані в установленому порядку та мають Сертифікати відповідності на виконання робіт, обумовлених угодами та договорами) (далі – СКО), які уклали генеральну угоду з ДП «МА «Бориспіль» на надання послуг з наземного обслуговування, та орендарів

нерухомого майна, договірну діяльність з якими веде відділ продажу служби маркетингу, та групою договорів оренди нерухомого майна АВК; регулює розмір оплати для СКО та орендарів за користування інфраструктурою.

**(199)** При цьому для СКО на момент затвердження Положення «Про встановлення оплати за використання інфраструктури аеропорту» було встановлено оплату за користування інфраструктурою Аеропорту при наданні комплексу послуг із забезпечення наземного обслуговування, у тому числі:

- 1) забезпечення обслуговування пасажирів, багажу та повітряних суден на пероні - у розмірі 5 % (без ПДВ) на місяць;
- 2) наземне адміністрування - у розмірі 5 % (без ПДВ) на місяць;
- 3) надання послуг із забезпечення, завантаження-розвантаження бортового харчування на літак - у розмірі 5 % (без ПДВ) на місяць.

**(200)** Разом з тим, 27.12.2013 Положення «Про встановлення оплати за використання інфраструктури аеропорту» було доповнено (Доповнення від 27.12.2013 № 02.3-06-2), зокрема встановлено оплату за користування інфраструктурою Аеропорту при наданні послуг з наземного обслуговування в таких розмірах:

1-й рік – 1 %	чистого доходу, отриманого від діяльності в аеропорту (згідно Довідки про розмір чистого доходу та Звіту про фінансові результати (форма 2 СКО), отриманого від комерційної діяльності в аеропорту згідно із переліком послуг визначеним в Генеральній угоді між Аеропортом та СКО
2-й рік – 2 %	
3-й рік – 3 %	
4-й рік – 4 %	
5-й та наступні роки – не менше ніж 5 %	

**(201)** Отже, Положенням встановлено плату за користування інфраструктурою Аеропорту, до якої належать, зокрема, технічне обладнання та комунікації, а також інформаційна система та зв'язок, розмір якої є диференційованим залежно від терміну надання СКО послуг з наземного обслуговування в Міжнародному аеропорту «Бориспіль».

**(202)** ДП «МА «Бориспіль» не надало:

- 1) будь-яких обґрунтувань та розрахунків щодо встановлення плати за користування інфраструктурою Аеропорту при наданні СКО послуг з наземного обслуговування у відсотках (1, 2, 3, 4, 5 та 10 %) від чистого доходу, отриманого від діяльності в Аеропорту;
- 2) будь-яких пояснень та розрахунків розміру прямих та непрямих витрат ДП «МА «Бориспіль», понесених останнім у зв'язку з наданням доступу та використанням САД інфраструктури Аеропорту;
- 3) будь-яких пояснень та розрахунків розміру витрат, що необхідні для утримання інфраструктури Аеропорту, що може бути використана та/або використовується САД під час надання послуг з наземного обслуговування;
- 4) будь-яких пояснень та розрахунків щодо прибутку (рентабельності), які отримує ДП «МА «Бориспіль» з плати, яку отримує від САД за надання доступу до інфраструктури Аеропорту;
- 5) обґрунтувань та пояснень наявності причинно-наслідкового зв'язку між розрахунком плати за використання інфраструктури Аеропорту та чистим доходом САД, отриманим від надання послуг з наземного обслуговування;
- 6) пояснень та обґрунтувань економічних причин, з яких у ДП «МА «Бориспіль» є можливість встановлення різним САД, що користуються однією і тією ж самою

інфраструктурою при наданні однакових послуг, плати, що відрізняється одна від одної в п'ять разів, залежно від тривалості здійснення діяльності в Аеропорту.

**(203)** Також не було надано пояснень, – у зв'язку з чим для суб'єктів господарювання при здійсненні оплати за користування інфраструктурою Аеропорту застосовуються різні проміжки часу: місяць, квартал (тобто суб'єкти господарювання сплачують за користування інфраструктурою щоквартально, а не один раз на місяць, як це передбачено Положенням «Про встановлення оплати за використання інфраструктури аеропорту»).

**(204)** У такий спосіб ДП «МА «Бориспіль» встановлено плату за користування інфраструктурою аеропорту на необґрунтованому рівні, що у свою чергу призводить до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання.

#### **5.2.4. Інші джерела доходів, за рахунок яких здійснюється покриття витрат ДП «МА «Бориспіль» на утримання інфраструктури Аеропорту.**

**(205)** Крім вказаного, за наявною в Комітеті інформацією, утримання інфраструктури аеропорту «Бориспіль» здійснюється шляхом сплати пасажирями та авіакомпаніями відповідних зборів.

**(206)** Так, згідно з наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2008 № 337 «Про встановлення аеропортових зборів за обслуговування повітряних суден і пасажирів у державному підприємстві «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» у ДП «МА «Бориспіль», зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 22.04.2008 за № 349/15040, встановлені такі збори, зокрема:

- 1) за посадку/зліт – 10,5 дол. США за кожен тону максимальної злітної маси (МЗМ) для міжнародних перевезень і 1,05 дол. США за кожен тону МЗМ для внутрішніх перевезень;
- 2) збір за обслуговування пасажирів в аеровокзалі: для міжнародних сполучень - 17,00 дол. США за кожного відправленого пасажиря; 8,50 дол. США за кожного трансферного пасажиря, який прибуває та відправляється на міжнародних рейсах; та для внутрішніх сполучень - 2,50 дол. США за кожного відправленого пасажиря.

**(207)** Додатково, утримання інфраструктури ДП «МА «Бориспіль» також закладається в інші послуги, що надає ДП «МА «Бориспіль», у тому числі під час надання послуг з наземного обслуговування.

**(208)** Також угодами між ДП «МА «Бориспіль» та суб'єктами господарювання, що надають в Аеропорту послуги з наземного обслуговування, передбачено сплату Відповідачу компаніями коштів за оформлення та переоформлення перепусток на територію ДП «МА «Бориспіль», послуг з усунення забруднення перонів, вартості проведення пожежно-технічних обстежень об'єктів на відповідність вимогам нормативних актів щодо пожежної безпеки, зберігання та облік паливно-мастильних матеріалів, користування зв'язком, прибирання та інше.

#### **5.2.5. Оцінка дій ДП «МА «Бориспіль» щодо встановлення плати за користування інфраструктурою Аеропорту.**

**(209)** ДП «МА «Бориспіль» встановлює різні підходи стосовно визначення одиниці оплати за користування інфраструктурою для різних суб'єктів господарювання без належного



обґрунтування, що призводить до різних затрат різних компаній на надання одних і тих самих послуг через незалежні від них причини, ставить зазначених суб'єктів в нерівне становище, надає переваги одним САД порівняно з іншими не завдяки власним досягненням, та як наслідок – ущемляє інтереси ТОВ «Аерохендлінг» та ТОВ «Інтеравіа».

- (210) Запровадження ДП «МА «Бориспіль» додаткової плати за доступ до інфраструктури, зокрема під час надання послуг з: інформування пасажирів (здійснюється за допомогою інформаційної системи та зв'язку), а також за доступ до стійок реєстрації з доступом до телекомунікаційної послуги SITA AirportConnect (здійснюється за допомогою технічного обладнання, інформаційної системи та зв'язку), призводить до встановлення подвійної оплати за користування інфраструктурою Аеропорту, що у свою чергу призводить до ущемлення інтересів ТОВ «Інтеравіа» і ТОВ «Аерохендлінг».
- (211) ДП «МА «Бориспіль» встановлено плату за користування інфраструктурою аеропорту у відсотковому відношенні до розміру доходу, отриманого від комерційної діяльності в аеропорту згідно з переліком послуг, визначеним у Генеральній угоді між Аеропортом та СКО, розмір якої є диференційованим залежно від терміну надання СКО послуг з наземного обслуговування, на необґрунтованому рівні, що у свою чергу призводить до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання.
- (212) Утримання інфраструктури аеропорту «Бориспіль» здійснюється також шляхом сплати пасажирями та авіакомпаніями відповідних зборів та закладається в інші послуги, що надається ДП «МА «Бориспіль», у тому числі під час надання послуг з наземного обслуговування.
- (213) Отже, встановлення різних підходів стосовно визначення одиниці оплати за користування інфраструктурою для різних суб'єктів господарювання свідчить про відсутність належного обґрунтування вартості вказаної послуги.
- (214) При цьому конкурентоспроможність суб'єктів господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування в Аеропорту, залежить у тому числі від встановлених ДП «МА «Бориспіль» умов доступу до інфраструктури Аеропорту.
- (215) Так само відсутні будь-які обґрунтування стосовно встановлення такої плати для суб'єктів господарювання, що надають на території ДП «МА «Бориспіль» послуги з наземного обслуговування, а також будь-яких розрахунків встановленої вартості, та будь-яких обґрунтувань стосовно її постійного підвищення ДП «МА «Бориспіль» не надало.
- (216) У пункті 4.1 Генеральної угоди, укладеної між ТОВ «Інтеравіа» та ДП «МА «Бориспіль», було узгоджено розмір плати за використання інфраструктури Аеропорту у відсотках від річного валового доходу товариства та відповідно поступове її збільшення протягом строку дії Угоди (з 1 % у 2004 р. до 5 % у період 2012 – 2018 років). Однак 01.09.2012 ТОВ «Інтеравіа» було підписано Додаткову угоду № 16, згідно з якою розмір винагороди Відповідача за користування ТОВ «Інтеравіа» інфраструктурою Аеропорту було збільшено вдвічі, починаючи з 01.10.2012, а саме – на 10 %.
- (217) У пункті 3 Додатку 3 до Правил передбачено, що СКО у складі доказової документації подає Генеральну угоду з Аеропортом про комерційне виконання конкретних аеропортових послуг, що по суті є обов'язковою передумовою здійснення

будь-яким СКО аеропортової діяльності. При цьому жодним нормативно-правовим документом не врегульовано ні процедуру укладення такої Угоди, ні її умови, у тому числі фінансові.

- (218) Внаслідок зазначеного будь-який Аеропорт, у тому числі ДП «МА «Бориспіль», має правові підстави та технічну можливість встановлювати будь-які умови, зокрема фінансові, для доступу СКО на ринок послуг з наземного обслуговування.
- (219) При цьому будь-який Аеропорт, що надає послуги з наземного обслуговування, перебуває у більш привілейованому становищі стосовно своїх конкурентів – інших суб'єктів наземного обслуговування, оскільки:
- 1) є власником інфраструктури, без доступу до якої його конкуренти не можуть здійснювати діяльність на ринку послуг з наземного обслуговування;
  - 2) визначає умови доступу до інфраструктури, у тому числі фінансові.
- (220) Враховуючи вищевикладене, заявники, що мали намір здійснювати аеропортову діяльність, були вимушені укладати з ДП «МА «Бориспіль» угоди на зазначених, запропонованих Відповідачем, не вигідних для заявників умовах, або відмовитись від наміру надавати послуги з наземного обслуговування в Міжнародному аеропорту «Бориспіль».
- (221) Заявники та Відповідач є конкурентами на ринках послуг з наземного обслуговування в Аеропорту, що передбачає змагання між собою за споживача.
- (222) Конкуренція між заявниками та Відповідачем відбувається у тому числі й за рахунок комплексу послуг, що надаються з використанням інфраструктури Аеропорту, та вартості послуг. При цьому вартість користування інфраструктурою напряму впливає на кінцеву ціну, що може бути запропонована заявниками авіаперевізникам - споживачам за надання послуг з наземного обслуговування. Як наслідок, встановлення Відповідачем плати за користування інфраструктурою Аеропорту на економічно необґрунтованому рівні може вплинути на зниження конкурентоспроможності заявників на ринках послуг з наземного обслуговування, та відповідно збільшення конкурентоспроможності Відповідача.
- (223) Відповідно до статі 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 (послуги) (далі - товари).
- (224) Частина сфер, що відносяться до сфер природної монополії, регулюється Законом України «Про природні монополії» (як це зазначено у статті 5 вказаного Закону). Інші сфери природної монополії або регулюються іншими нормативно-правовими актами (наприклад, Законом України «Про телекомунікації»), або є нерегульованими.
- (225) Оскільки спеціалізовані послуги аеропорту надаються за допомогою спеціалізованого обладнання та спеціалізованої інфраструктури, які є у власності аеропорту, а надання послуг з наземного обслуговування в аеропорту без використання спеціалізованої

аеропортової інфраструктури є неможливим, зокрема, внаслідок технологічної особливості надання послуг, послуги з користування спеціалізованою аеропортовою інфраструктурою фактично підпадають під визначення поняття «природна монополія».

- (226) Так, спеціалізованою аеропортовою інфраструктурою, внаслідок технологічних та економічних особливостей, володіє виключно аеропорт ДП МА «Бориспіль». Послуги з використання спеціалізованої аеропортової інфраструктури не можуть бути замінені будь-якими іншими послугами.
- (227) Вказані дії ДП «МА «Бориспіль» стосовно встановлення обов'язкової плати за користування інфраструктурою на необґрунтованому рівні не були б можливими за умови існування значної конкуренції на ринку.
- (228) Отже, встановлення плати за послуги користування інфраструктурою аеропорту для суб'єктів господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування в аеропорту, на необґрунтованому рівні є проявом ДП «МА «Бориспіль» своєї ринкової влади та призводить до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання.
- (229) За таких умов, у період з 01.01.2014 по 01.12.2016 дії ДП «МА «Бориспіль», які полягають у встановленні плати за користування інфраструктурою аеропорту на необґрунтованому рівні, є порушенням, передбаченим пунктом 2 статті 50 та частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту шляхом вчинення дій, які призводять до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, та які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

**5.3. Створення штучних обмежень для використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D».**

- (230) За інформацією ТОВ «Інтеравіа» і ТОВ «Аерохендлінг», вони мають право та технічні можливості надавати авіаперевізникам послуги із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціонування повітря салонів повітряного судна, які відносяться до додаткових та спеціальних послуг, що надаються на запит авіаперевізника за окрему плату.
- (231) Так, ... (конфіденційна інформація).
- (232) Крім Заявників, зазначену послугу в Аеропорту надають й інші суб'єкти авіаційної діяльності, у тому числі й ДП «МА «Бориспіль».
- (233) Під час наземного обслуговування повітряні судна авіакомпаній можуть розміщуватись в місцях стоянки, які обладнані авіамостами (пристрій для сполучення повітряного судна з будівлею пасажирського терміналу, без проміжного виходу пасажирів на вулицю). У цьому випадку авіакомпанії/агенти з обслуговування в обов'язковому порядку замовляють послугу з використання авіамосту.

- (234) За інформацією ТОВ «Інтеравіа» і ТОВ «Аерохендлінг» авіаміст може бути обладнаний стаціонарними джерелами живлення та установками кондиціювання повітряного судна.
- (235) Технологічно послуги із забезпечення джерелом наземного електроживлення та установкою кондиціювання повітря салонів повітряного судна можуть надаватися як з використанням пересувного обладнання, так і стаціонарного, що встановлене на авіамоствах.
- (236) Як зазначили ТОВ «Інтеравіа» і ТОВ «Аерохендлінг», внаслідок технологічних особливостей, єдиним суб'єктом господарювання, що надає послугу з надання авіамоству на території Аеропорту, є власник авіамоств – ДП «МА «Бориспіль».
- (237) Авіамоства терміналу «D», що перебувають у власності ДП «МА «Бориспіль», обладнані стаціонарними джерелами живлення та агрегатами кондиціювання повітряного судна, що дозволяє ДП «МА «Бориспіль» надавати авіаперевізникам також послуги із забезпечення наземним джерелом живлення та кондиціювання повітряного судна.
- (238) При цьому, як зазначило ТОВ «Аерохендлінг» ... (конфіденційна інформація).
- (239) Отже, зазначена умова позбавляє суб'єктів господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль», можливості надавати послугу із забезпечення наземним джерелом живлення та установкою кондиціювання повітряного судна самостійно, за допомогою мобільної техніки. До того ж, авіакомпанія або її агент з обслуговування змушені сплачувати вартість саме пакета послуг, що надає ДП «МА «Бориспіль», незалежно від того, які саме послуги були спожиті.
- (240) Вказані дії можуть призводити до обмеження конкуренції на ринках послуг з наземного обслуговування.
- (241) Листом від 24.03.2016 № 01-22/5-15 ДП «МА «Бориспіль» повідомило, що послуги з використання авіамоству на території Аеропорту надає лише ДП «МА «Бориспіль».
- ДП МА «Бориспіль» зазначило, що *«згідно зі статтею 83 Повітряного кодексу України, суб'єкти авіаційної діяльності повинні вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів забруднюючих речовин на аеродромі...*
- ...застосування стаціонарних джерел живлення та агрегатів кондиціювання повітря повітряного судна є одним із заходів щодо зменшення обсягів викидів забруднюючих речовин на аеродромі, оскільки ці агрегати працюють використовуючи лише електричну енергію...*
- ...при проектуванні та будівництві об'єктів Аеропорту керівництво Аеропорту керувалося передовою рекомендованою практикою ICAO та IATA. При будівництві терміналу «D» компанією JAC (JapanAirportConsultants) за погодженням з керівництвом Аеропорту було прийнято рішення щодо обладнання авіамоств терміналу стаціонарними джерелами живлення та агрегатами кондиціювання повітряного судна. Дана концепція була врахована при проектуванні пасажирських телескопічних трапів, їх комплектації та енергозабезпеченні, і реалізована під час будівництва терміналу «D». Такий підхід відповідає передовій світовій практиці та спрямований, зокрема, на мінімізацію кількості транспортних засобів, які задіяні у наземному обслуговуванні. Метою заходів, спрямованих на зменшення кількості спецтехніки та обладнання в зоні наземного обслуговування повітряного судна, є підвищення рівня безпеки за рахунок мінімізації ризиків зіткнень між транспортними засобами та між транспортними*

*засобами і повітряними суднами. Відповідні рекомендації наведені у Керівництві ІКАО по наземним службам. Також, зменшення кількості спецтехніки та обладнання в зоні обслуговування повітряного судна мінімізує ризики нанесення травм персоналу та ризики забруднення місць стоянок паливно-мастильними матеріалами, що призводить до тимчасової відсутності можливості використання стоянки, та, відповідно, негативно впливає на регулярність відправлень повітряних суден. Використання стаціонарних джерел живлення та агрегатів кондиціювання повітряного судна є не тільки передовою міжнародною практикою, а й одним із заходів щодо забезпечення безпеки польотів та регулярності відправлень, дотримання яких покладено на експлуатанта аеропорту відповідно до положень статті 72 Повітряного кодексу України».*

- (242) Порядок надання послуги з використання авіамоству регламентований Керівництвом по експлуатації пасажирського трапу типу телескопічний трап APRON DRIVE (далі – Керівництво по експлуатації).
- (243) Так, затвердженими 15.10.2012 ДП «МА «Бориспіль» Доповненнями № 32-20-84 до Керівництва по експлуатації прямо заборонено використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціювання повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D», що фактично позбавляє конкурентів ДП «МА «Бориспіль» надавати аналогічні послуги в Аеропорту.
- (244) Інших обґрунтувань щодо заборони використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціювання повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D» ДП «МА «Бориспіль» не надало.
- (245) Так само, ДП «МА «Бориспіль» фактично підтвердило, що технологічно, під час приєднання повітряного судна до авіамосту, можуть використовуватись як стаціонарні елементи живлення, так і пересувні.
- (246) За інформацією Державної авіаційної служби України (лист від 27.06.2014 № 1.18-7191), *«використання пересувних джерел наземного живлення під час обслуговування ПС на стоянках, які обладнані авіамостами, не забороняється чинними нормативними документами. Тому вирішення питання щодо використання відповідного обладнання для обслуговування ПС повинне вирішуватись шляхом договорів між двома суб'єктами господарювання – експлуатантом аеропорту та хендлінговою компанією».*
- (247) Отже, діями ДП «МА «Бориспіль» штучно створено безальтернативні умови користування авіаційними перевізниками послуг з кондиціювання повітряного судна та забезпечення елементами живлення під час під'єднання повітряного судна до авіамосту.
- (248) Такі умови користування послугами з кондиціювання повітряного судна та забезпечення елементами живлення запроваджено з метою забезпечення постійного замовлення вказаних послуг виключно у ДП «МА «Бориспіль».
- (249) Встановлення штучних бар'єрів стосовно можливості надання суб'єктами господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль», послуг з кондиціювання повітряного судна та забезпечення елементами

живлення за допомогою пересувних засобів призводить до недопущення конкуренції на відповідному сегменті послуг з наземного обслуговування.

- (250) Запровадження вказаних штучних бар'єрів стосовно можливості надання суб'єктами господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль», послуг з кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення за допомогою мобільних джерел є проявом ДП «МА «Бориспіль» своєї ринкової влади на ринку спеціалізованих послуг аеропорту.
- (251) Саме завдяки монопольному (домінуючому) становищу на ринку спеціалізованих послуг ДП «МА «Бориспіль» може нав'язувати умови надання іншими суб'єктами господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування, певних послуг, зокрема щодо кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення за допомогою мобільних джерел, на території аеропорту «Бориспіль».
- (252) Так, авіамостом, який є спеціалізованою аеропортовою інфраструктурою, внаслідок технологічних і економічних особливостей володіє виключно аеропорт ДП «МА «Бориспіль».
- (253) І саме внаслідок ринкової влади на ринку спеціалізованих послуг ДП «МА «Бориспіль» може нав'язувати вимогу стосовно користування авіаційними перевізниками послуг з кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення виключно під час під'єднання повітряного судна до авіамосту.
- (254) Враховуючи викладене, з 01.12.2014 по 01.12.2016 дії ДП «МА «Бориспіль», які полягають у створенні штучних обмежень для використання пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D», є порушенням, передбаченим, пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту шляхом вчинення дій, що призводять до недопущення конкуренції на ринку послуг з надання джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D» на території ДП «МА «Бориспіль».

**5.4. Відсутність в діях ДП «МА «Бориспіль», які полягали в обмеженні доступу ДП II «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» до інфраструктури Аеропорту, а саме вимоги із звільнення та повернення Аеропорту приміщення цеху бортового харчування та частини твердого покриття, ознак порушення законодавства про захист економічної конкуренції.**

- (255) За заявою ДП II «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна», ДП «МА «Бориспіль» звернулося до ДП II «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» листами від 17.12.2013 № 01-22-2169 та від 17.12.2013 № 01-22-2166 з приводу обмеження доступу ДП II «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» до інфраструктури ДП «МА «Бориспіль», а саме запропонувало звільнити та повернути ДП «МА «Бориспіль» приміщення цеху бортового харчування та частину твердого покриття.

- (256) Також, за інформацією ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна», ДП «МА «Бориспіль» попередило ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» про відмову допуску працівників ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» до інфраструктури ДП «МА «Бориспіль» і контрольованої зони ДП «МА «Бориспіль» з 01.02.2014, що у свою чергу призведе до припинення діяльності ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» на ринку наземного обслуговування на території аеропорту «Бориспіль».
- (257) Свої вимоги ДП «МА «Бориспіль» обґрунтувало тим, що між ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» та ДП «МА «Бориспіль» відсутні договірні відносини щодо права на наземне обслуговування в аеропорту Бориспіль, а також відсутнє продовження або переукладання Договору про оренду приміщення аеропорту від 25.02.1997 № 2.6.18-20 (далі – Договір оренди).
- (258) Відповідно до пункту 1.2 Договору оренди, договір вступає в дію після підписання його сторонами та після одержання Орендодавцем (ДП «МА «Бориспіль») дозволу Фонду державного майна України щодо надання приміщення в оренду, залежно від того, що відбудеться пізніше. Договір був укладений строком **на 5 років**, після чого Сторони зобов'язуються **тричі** продовжувати Договір на строк по 5 років на підставі письмової згоди Сторін.
- (259) Тобто, Договір оренди повинен діяти до **2012 року**.
- (260) Листами від 17.12.2013 № 01-22-2166 та № 01-22-2169 ДП «МА «Бориспіль» повідомило ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна», що «*додатковою угодою № 5 від 28 березня 2002 року, дію договору було продовжено до 25.02.2007 року.* Подальшого провадження договору не відбулося з огляду на законодавчі зміни регулювання орендних відносин, зокрема щодо:
- *втрати державними підприємствами права виступати орендодавцями нерухомого державного майна (ст. 5 Закону України «Про оренду державного та комунального майна» та ст. 287 Господарського кодексу України);*
  - *необхідності нотаріального посвідчення та державної реєстрації договорів оренди нерухомого майна укладених строком не менше ніж на три роки (ст.793 та ст.794 ЦК України).*
- Враховуючи вказані законодавчі зміни та вимоги ст.640 ЦК України, зобов'язання за договором припинилися з 26.02.2007 року в зв'язку з закінченням строку його дії та відсутністю його продовження або переукладення в порядку визначеному чинним законодавством.*
- За таких обставин, ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» використовує майно (приміщення цеху бортового харчування площею 1620 кв.м. та частина твердого покриття площею 1943,9 кв.м.) ДП «МА «Бориспіль» без достатніх на те правових підстав.*
- З огляду на викладене та в додаток до листа ДП «МА «Бориспіль» від 02.12.2013 року № 02-22-1207, ДП «МА «Бориспіль» вимагає від ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» звільнити приміщення цеху бортового харчування площею 1620 кв.м. та частину твердого покриття площею 1943,9 кв.м. не пізніше 31 грудня 2013 року.*
- Додатково повідомляємо, що у випадку не звільнення приміщення в зазначений строк, ДП «МА «Бориспіль» буде вимушене звернутися до суду з вимогою про звільнення приміщень в примусовому порядку.*
- Між ДП «МА «Бориспіль» та ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» відсутній договір за яким ДП «МА «Бориспіль» передав, а ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» набув права на наземне обслуговування в Міжнародному аеропорту «Бориспіль».*

*Враховуючи, що на даний час у ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» відсутні договірні відносини щодо права на наземне обслуговування в аеропорту «Бориспіль», а також відсутнє продовження або переукладання в порядку визначеному чинним законодавством договору оренди приміщень, ДП «МА «Бориспіль» цим листом повідомляє про обмеження, починаючи з 00 години 00 хвилин 01 січня 2014 року, доступу ДП «МА «Бориспіль», що охороняються.*

*Вказані обмеження вводяться до моменту належного оформлення договірних відносин щодо права на наземне обслуговування в аеропорту «Бориспіль», використання інфраструктури та права на використання приміщень аеропорту».*

- (261)** Так, відповідно до постанови Окружного адміністративного суду м. Києва від 19.09.2011 у справі № 2-а3730/11/1070 (далі – постанова Окружного суду) за позовом ДП «МА «Бориспіль» до Контрольно-ревізійного управління в Київській області та ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» стосовно, зокрема, приведення у відповідність з чинним законодавством орендних взаємовідносин з ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна», Договір оренди вважається чинним та укладений до 2017 року.
- (262)** У постанові Окружного суду було зазначено, що в лютому 1997 року між ДП «МА «Бориспіль» (орендодавець) та ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» (орендар), з дозволу Фонду державного майна України від 31.01.1997 № 10-22-991 укладено договір оренди приміщень від 25.02.1997 № 2.6.18-20, згідно з яким орендар набув права оренди на частину приміщення орендаря загальною площею 1684,3 м. кв. з метою розміщення підприємства авіаційного бортового харчування строком на п'ять років.
- (263)** З огляду на вказане, такі дії ДП «МА «Бориспіль» могли спричинити усунення з ринку надання послуг з бортового харчування ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна», що як наслідок могло призвести до усунення та обмеження конкуренції на ринках наземного обслуговування на території аеропорту «Бориспіль».
- (264)** ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» звернулось з позовною заявою до Господарського суду міста Києва про визнання Фондом державного майна України і ДП «МА «Бориспіль» та третіх осіб Міністерства інфраструктури України та Регіонального відділення Фонду державного майна України договору про оренду приміщення аеропорту від 25.02.1997 № 2.6.18-20 продовженим на тих самих умовах до 25.02.2017 та зобов'язання відповідачів надавати позивачам послуги з оренди та інші послуги.
- (265)** Рішенням Господарського суду міста Києва від 15.05.2014 у справі № 910/6/14 було встановлено, що 25.02.1997 між ДП «МА «Бориспіль» (далі - Орендодавець) та ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» (далі - Орендар), відповідно до умов якого (п. 1.1 з урахуванням Додаткової угоди № 4 від 17.10.2001 до Договору) Орендодавець надає, а Орендар приймає в строкове платне користування: приміщення (далі - Приміщення) площею 1620 кв. м, розміщені за адресою: 08307, м. Бориспіль-7, аеропорт. Приміщення передаються в оренду з метою розміщення підприємства авіаційного бортового харчування; тверде покриття площею 3340 кв. м, розміщене за адресою: 08307, м. Бориспіль-7, аеропорт.
- (266)** Обґрунтовуючи свої позовні вимоги, позивач вказує на те, що протягом місяця після закінчення 25.02.2012 терміну дії Договору про оренду приміщення аеропорту № 2.6.18-20 від 25.02.1997, Фонд державного майна України не повідомляв позивача про намір припинити вказаний договір або змінити його умови, внаслідок чого, за твердженням ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» спірний Договір є продовженим



до 2017 року, а відповідачі зобов'язані виконувати передбачені Договором зобов'язання.

- (267) Судом було встановлено, що ні до лютого 2007 року ні протягом місяця після 25.02.2007 Орендодавець не заперечував проти продовження строку дії Договору, а тому судом встановлено, що за відсутності заперечень сторін строк дії Договору було автоматично продовжено до 25.02.2012.
- (268) Відповідно до матеріалів справи та на виконання законодавства Орендодавець звернувся до позивача з листом № 08-22-214 від 13.09.2011 з повідомленням про те, що дія Договору не може бути продовжена на наступний термін.
- (269) Суд надав оцінку листу ДП «МА «Бориспіль» № 08-22-214 від 13.09.2011, що ним Орендодавець повідомив позивача про закінчення 25.02.2012 терміну дії Договору і повідомляв про наявність в Орендодавця заперечень щодо продовження строку дії спірного Договору після 25.02.2012, а отже, вказаний лист Орендодавця цілком може розглядатись як така заява.
- (270) Отже, судом було встановлено, що Договір припинив свою дію 25.02.2012 та не був продовжений сторонами. Отже, на день звернення 08.01.2014 позивача із цим позовом до суду, договірні відносини між сторонами за спірним Договором відсутні, а оскільки останній припинив свою дію у зв'язку із закінченням строку, на який його було укладено, такий Договір не може бути продовжений.
- (271) З огляду на зазначене, судом не було взято до уваги постанову Київського окружного адміністративного суду від 19.09.2011 у справі № 2а-3730/11/1070, якою, за твердженням ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна», встановлено, що Договір було продовжено до 2017 року.
- (272) Як зазначено судом, надані позивачем рахунки-фактури, акти виконаних робіт та банківські виписки про сплату орендної плати ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» свідчать виключно про фактичне використання орендованого майна за Договором, а не про продовження строку дії Договору до 2017 року.
- (273) Отже, Господарським судом міста Києва було вирішено в позові ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» відмовити повністю.
- (274) Зазначене рішення Господарського суду міста Києва ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» було оскаржено в апеляційному порядку. Постановою Київського апеляційного господарського суду від 01.07.2014 у справі № 910/6/14 апеляційну скаргу ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» залишено без задоволення, а рішення Господарського суду міста Києва від 15.05.2014 – без змін.
- (275) У подальшому ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» оскаржило постанову Київського апеляційного господарського суду від 01.07.2014 та рішення Господарського суду міста Києва від 15.05.2014 у справі № 910/6/14 в касаційному порядку, оскільки вважало, що вони прийняті з порушенням норм матеріального та процесуального права.
- (276) Постановою Вищого господарського суду України від 29.10.2014 у справі № 910/6/14 касаційну скаргу ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» залишено без задоволення, а рішення судів попередніх інстанцій – без змін.

- (277) Водночас ухвалою Господарського суду Київської області від 11.9.2014 було порушено провадження у справі № 911/3813/14 за позовом Першого заступника прокурора Київської області в інтересах держави в особі Міністерства інфраструктури України, Регіонального відділення фонду державного майна України по Київській області, ДП «МА «Бориспіль» до ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» про стягнення неустойки та стягнення майна.
- (278) Рішенням Господарського суду Київської області від 17.12.2014 у справі № 911/3813/14 позовні вимоги Першого заступника прокурора Київської області задоволено повністю, а саме: зобов'язано ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» повернути приміщення площею 1620 м кв. і тверде покриття площею 3340 м кв., що перебувало в користуванні згідно з договором від 25.02.1997 № 2.6.18-20; стягнути з ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» на користь ДП «МА «Бориспіль» 21746940,40 (двадцять один мільйон сімсот сорок шість тисяч дев'яtsel сот сорок) грн 40 коп. неустойки за несвоєчасне повернення орендованого майна.
- (279) Рішення Господарського суду Київської області від 17.12.2014 у справі № 911/3813/14 набрало законної сили, інформація про його оскарження відсутня.
- (280) За таких умов, дії ДП «МА «Бориспіль», які полягали в обмеженні доступу ДП ІІ «АІРО Кейтерінг Сервісіз Україна» до інфраструктури Аеропорту, а саме у вимозі звільнення та повернення Аеропорту приміщення цеху бортового харчування та частини твердого покриття не можуть кваліфікуватись як порушення законодавства про захист економічної конкуренції.

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

- (281) На подання з попередніми висновками у справі, яке було надіслано сторонам у справі відповідно до пункту 26 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року № 5, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 6 травня 1994 року за № 90/299 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року № 169-р) (зі змінами), ДП «МА «Бориспіль» листом від 09.12.2016 № 01-22/5-65 надало свої зауваження та заперечення.

### **6.1. Заперечення ДП «МА «Бориспіль» щодо наявності в нього монопольного становища.**

- (282) ДП «МА «Бориспіль» заперечує наявність в нього монопольного (домінуючого) становища на ринку «надання послуг з наземного обслуговування, які не віднесені до спеціалізованих послуг в аеропортах» та спростовує висновки Комітету про вчинення порушень законодавства про захист економічної конкуренції.
- (283) На подання з попередніми висновками у справі ДП «МА «Бориспіль» зазначило: *Статтею 6 Закону України «Про природні монополії» визначений вичерпний перелік суміжних ринків. Послуги з наземного обслуговування, зокрема, послуги із забезпечення обслуговування пасажирів, багажу, пошти і вантажів, наземного адміністрування в аеропорту обслуговування на пероні та місцях стоянок ПС, забезпечення спецтранспортом та засобами механізації не відносяться до суміжного ринку з надання спеціалізованих послуг в аеропортах, які визначені в Переліку. Таким чином, ДП «МА «Бориспіль» є суб'єктом природної монополії на товарному ринку з надання спеціалізованих послуг в аеропортах, що наведений в Переліку, та не займає*

*монопольного (домінуючого) становища на ринку з надання послуг з наземного обслуговування, які не віднесені до спеціалізованих послуг в аеропортах».*

**(284)** Листом від 26.12.2016 б/н ТОВ «Інтеравіа» на подання з попередніми висновками у справі № 136-26.13/27-14 повідомило Комітету, що, на його думку, «*вказані порушення вчинені ДП МА «Бориспіль» внаслідок зловживання монопольним (домінуючим) становищем не на ринку спеціалізованих послуг аеропорту, а на ринку послуг наземного обслуговування, що надаються за допомогою Централізованих інфраструктур та ринку послуг наземного обслуговування, які є окремими товарними ринками».*

**(285)** Зазначені висновки ТОВ «Інтеравіа» та ДП «МА «Бориспіль» спростовуються наступним.

**(286)** Предметом розгляду Комітету у цій справі (№ 136-26.13/27-14) є аналіз та визначення становища ДП «МА «Бориспіль» саме на ринку надання спеціалізованих послуг аеропорту на території аеропорту «Бориспіль», а не (як помилково вважає ДП «МА «Бориспіль») «на ринку надання послуг з наземного обслуговування».

**(287)** Відповідно до статі 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 (послуги) (далі - товари);

- суб'єкт природної монополії - суб'єкт господарювання (юридична особа) будь-якої форми власності (монопольне утворення), який виробляє (реалізує) товари на ринку, що перебуває у стані природної монополії;

- суміжний ринок - товарний ринок, що не перебуває у стані природної монополії, для суб'єктів якого реалізація вироблених товарів або використання товарів інших суб'єктів господарювання неможливе без безпосереднього використання товарів, що виробляються (реалізуються) суб'єктами природних монополій.

**(288)** У статті 6 Закону України «Про природні монополії» наведено вичерпний перелік суміжних до природної монополії ринків, які регулюються відповідно до вказаного Закону. Водночас поняття суміжного ринку є передусім економічним і не обмежується сферою дії Закону України «Про природні монополії», про що, зокрема, свідчить п. 10.4 Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку<sup>1</sup>, який серед додаткових ознак наявності у суб'єкта ринкової влади вимагає розглядати «значні частки суб'єкта (суб'єктів) господарювання на вертикально суміжних ринках (ресурсів, транспортних послуг, торговельних послуг, рекламних послуг тощо) та територіально суміжних ринках», без жодної прив'язки до Закону України «Про природні монополії». При цьому Комітет виходить з того, що норми чинного законодавства України не містять якогось вичерпного переліку можливих ринків товарів, і саме Комітет має дискреційні повноваження на визначення

<sup>1</sup> Зареєстрована в Міністерстві юстиції України 1 квітня 2002 р. за № 317/6605.

та вивчення ринків у кожній конкретній справі про порушення конкурентного законодавства<sup>2</sup>.

(289) Під час визначення становища ДП «МА «Бориспіль» враховувалась така сукупність факторів:

- ДП «МА «Бориспіль» володіє спеціалізованою аеропортовою інфраструктурою, за допомогою якої забезпечується вся аеропортова діяльність, що пов'язана з прийомом та відправленням повітряних суден, вантажу, пасажирів тощо;
- оскільки ДП «МА «Бориспіль» володіє спеціалізованою аеропортовою інфраструктурою, природно, що ДП «МА «Бориспіль» надає ряд взаємодоповнюючих спеціалізованих аеропортових послуг, покликаних забезпечити аеропортову діяльність разом із забезпеченням авіаційної безпеки. Частина вказаних спеціалізованих послуг описується і регулюється за допомогою Закону України «Про природні монополії»;
- специфіка аеропортової діяльності потребує чіткого дотримання правил та стандартів авіаційної безпеки, з цієї метою розробляються технологічні схеми надання послуг усім задіяним суб'єктам господарювання та фізичним особам.

(290) Отже, ДП «МА «Бориспіль» надає комплекс спеціалізованих аеропортових послуг, які підпадають під визначення «природна монополія», проте не всі з них регулюються Законом України «Про природні монополії».

#### **6.2. Заперечення щодо відмови в погодженні заявок ТОВ «Інтеравія» на отримання сертифіката відповідності послуг.**

(291) ДП «МА «Бориспіль» вважає, що під час погодження заявок ТОВ «Інтеравія» на отримання сертифіката відповідності послуг в Державіаслужбі, мало повне право витребувати від ТОВ «Інтеравія» всю доказову документацію, яку ТОВ «Інтеравія» надає Державіаслужбі для отримання сертифіката. Зазначене обґрунтовується ДП «МА «Бориспіль» вимогами безпеки, а також тим, що *«...пунктом 60 типової інструкції з діловодства у центральних органах виконавчої влади, Раді міністрів Автономної Республіки Крим, місцевих органів виконавчої влади, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 13.11.2011 № 1242, визначено, що у разі виникнення потреби проведення оцінки доцільності створення документа, його **обґрунтованості та відповідності законодавству** здійснюється погодження документа».*

(292) Разом з тим, вказані доводи ДП «МА «Бориспіль» суперечать матеріалам справи, Правилам сертифікації аеропортів, затвердженим наказом Державіаслужби від 13.06.2006 № 407, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 23.06.2006 за № 740/12614, згідно з якими саме Державіаслужба проводить оцінку відповідності суб'єктів авіаційної діяльності, а не аеропорти, при цьому цими Правилами не передбачена необхідність узгодження керівником аеропорту доказової документації.

(293) Твердження ДП «МА «Бориспіль» про те, що його дії не призвели до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції, або ущемлення інтересів ТОВ «Інтеравія» спростовуються матеріалами справи.

(294) Крім вказаного, зазначена позиція ДП «МА «Бориспіль» також суперечить і Типовій інструкції з діловодства у центральних органах виконавчої влади, Раді міністрів Автономної Республіки Крим, місцевих органів виконавчої влади, затвердженій

<sup>2</sup> Див., зокрема, п. 15.2 постанови Пленуму Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики застосування конкурентного законодавства» (із змінами).

постановою Кабінету Міністрів України від 13.11.2011 № 1242, на яку посилається ДП «МА «Бориспіль», оскільки, відповідно до пункту 1 названої Інструкції, **«Ця Інструкція встановлює загальні положення щодо функціонування структурних підрозділів з діловодства у центральних органах виконавчої влади, Раді міністрів Автономної Республіки Крим, місцевих органах виконавчої влади»** та не поширюється на суб'єктів господарювання, якими є ДП «МА «Бориспіль» і ТОВ «Інтеравіа».

- (295) ДП «МА «Бориспіль» у своїх запереченнях щодо встановлення плати за користування інфраструктурою аеропорту на необґрунтованому рівні зазначає, зокрема, що контрагенти ДП «МА «Бориспіль» відповідно до положень Цивільного та Господарського кодексів України мали право врегульовувати окремі положення договорів. При цьому ДП «МА «Бориспіль» зазначило: *«У висновках Комітету не наведено доказів того, що суб'єкти господарювання, які надають послуги з наземного обслуговування, зверталися до ДП МА «Бориспіль з пропозицією щодо внесення змін до генеральних угод в частині ціни за користування інфраструктурою аеропорту»*.
- (296) Наведені твердження ДП «МА «Бориспіль» не спростовують наявності в ДП «МА «Бориспіль» ринкової влади на ринку спеціалізованих послуг аеропорту та його впливу на суб'єктів господарювання, які отримують право на надання послуг на ринках наземного обслуговування в аеропорту «Бориспіль» лише після укладання з ДП «МА «Бориспіль» Генеральної угоди.

### **6.3. Заперечення щодо встановлення подвійної плати.**

- (297) Заперечення ДП «МА «Бориспіль» не містять обґрунтованих спростувань висновків Комітету стосовно встановлених розмірів плати за користування інфраструктурою аеропорту. При цьому твердження ДП «МА «Бориспіль» стосовно того, що *«Комітетом не запитувалися у ДП МА «Бориспіль» розрахунки встановленої вартості»* не відповідає дійсності та суперечить матеріалам справи. Так, листами від 20.12.2013 № 136-29/03-12555, від 26.12.2013 № 136-29/03-12828 та від 05.04.2016 № 130-26.13/08-3376 Комітет запитував інформацію, зокрема, про розрахунки вартості послуг за користування інфраструктурою аеропорту та надання відповідних калькуляцій тощо.
- (298) На засіданні Антимонопольного комітету України 15.12.2016 ДП «МА «Бориспіль» було подано клопотання про відкладення розгляду справи № 136-26.13/27-14 у зв'язку з наданням ДП «МА «Бориспіль» Комітету інформації та документів, які сприяли всебічному та об'єктивному розгляду справи.
- (299) Листом від 22.12.2016 № 01-22/5 ДП «МА «Бориспіль» було надано інформацію та документи щодо витрат Аеропорту, пов'язаних з інфраструктурою аеропорту. Надіслані матеріали не містять жодних розрахунків установа плати за користування інфраструктурою Аеропорту.
- (300) Разом з тим аналіз одержаних від ДП «МА «Бориспіль» документів виявляє, що середня рентабельність у цілому по аеропорту становить 91 %, а рентабельність, зокрема, збору за обслуговування пасажирів в аеровокзалі становить 740 %, що у свою чергу також свідчить про обґрунтованість висновків Комітету в цьому рішенні.
- (301) З урахуванням викладеного, заперечення та зауваження ДП «МА «Бориспіль», надані листом від 09.12.2016 № 01-22/5-65 на подання з попередніми висновками у справі № 136-26.13/27-14, не спростовують висновків у справі.

**6.4. Зауваження щодо обмеження права суб'єктів господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль», на надання послуг з кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення за допомогою мобільних джерел.**

- (302) Не можуть бути взяті до уваги твердження ДП «МА «Бориспіль» стосовно обмеження права суб'єктів господарювання, що надають послуги з наземного обслуговування на території ДП «МА «Бориспіль», на надання послуг з кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення за допомогою мобільних джерел, оскільки у суб'єктів господарювання, які мають бажання надавати такі послуги, повинна бути лише наявність технічних можливостей, досвідченого персоналу та проходження названих суб'єктів господарювання перевірок, що підтверджується відповідними сертифікатами.
- (303) Так, зокрема, ДП «МА «Бориспіль» заперечує щодо наявності права у суб'єктів господарювання подавати до повітряних суден мобільні джерела живлення за наявності стаціонарного джерела, обґрунтовуючи це вимогами безпеки, зокрема уникненням скупчення спецтранспорту та обладнання в зоні обслуговування повітряного судна, оскільки це *«мінімізує ризики зіткнення транспортних засобів з ПС та іншими об'єктами, нанесення травм персоналу, та забрудненню місць стоянок паливно-мастильними матеріалами, що негативно впливає на безпеку польотів та регулярність відправлення ПС»*.
- (304) Жодних підтверджень, що внаслідок подачі до повітряних суден мобільних джерел живлення та кондиціонування відбувалися зіткнення транспортних засобів з ПС та іншими об'єктами, нанесення травм персоналу та забруднення місць стоянок паливно-мастильними матеріалами, що негативно впливало на безпеку польотів та регулярність відправлення ПС, як і того, що внаслідок запровадження надання послуг з кондиціонування повітряного судна та забезпечення елементами живлення виключно під час під'єднання повітряного судна до авіамоству кількість таких випадків зменшилась, ДП «МА «Бориспіль» не надало.
- (305) Разом з тим, за інформацією Державіаслужби, у чинному законодавстві відсутня заборона на використання пересувного джерела наземного живлення суб'єктів господарювання (хендлінгових компаній) під час обслуговування повітряних суден на стоянках, які обладнані авіамостами.
- (306) Посилання ДП «МА «Бориспіль» на статтю 627 Цивільного кодексу України, що сторони є вільними в укладанні договору, виборі контрагента та визначенні умов договору, також не можуть бути взяті до уваги, оскільки одним з випадків обмеження принципу свободи договору (відображеного, зокрема, у статті 627 Цивільного кодексу України) як раз і є недопущення зловживання своїм положенням суб'єктом, який має ринкову владу, займаючи монопольне (домінуюче) становище на ринку (адже у суб'єкта господарювання, який має намір здійснювати діяльність в аеропорту, немає можливості вибору контрагента).
- (307) Під час розгляду справи № 136-26.13/27-14 на засіданні Комітету 24 січня 2017 року були виявлені додаткові обставини, які відсутні в матеріалах справи, зокрема ДП «МА «Бориспіль» і ТОВ «Інтеравіа» було наголошено, що на сьогодні немає спірних питань щодо штучних обмежень ДП «МА «Бориспіль» у використанні пересувного джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D».

**(308)** Отже, на засіданні Комітету було вирішено (пункт 2 протокольного рішення № 3 від 24 січня 2017 року) виділити матеріали справи, а саме питання щодо наявності в діях ДП «МА «Бориспіль» ознак порушення, передбаченого пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монополієм (домінуючим) становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту «Бориспіль» шляхом вчинення дій, що призводять до недопущення конкуренції на ринку послуг з надання джерела наземного електроживлення та установки кондиціонування повітря салонів повітряного судна під час обслуговування повітряних суден на авіамостах терміналу «D» на території державного підприємства міжнародний аеропорт «Бориспіль», в окреме провадження.

## **(7) ОБЧИСЛЕННЯ ШТРАФУ**

**(309)** Згідно з абзацом другим частини другої статті 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» органи Антимонопольного комітету України накладають штрафи на суб'єктів господарювання за порушення, передбачені пунктом 2 статті 50 цього Закону, у розмірі до десяти відсотків доходу (виручки) суб'єкта господарювання від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за останній звітний рік, що передував року, в якому накладається штраф.

**(310)** Під час визначення розміру штрафу враховано:

- відповідно до податкової декларації з податку на прибуток ДП «МА «Бориспіль» за 2015 рік дохід від будь-якої діяльності (за вирахуванням непрямих податків), визначений за правилами бухгалтерського обліку за вказаний період, становив **3 080 870 355 (три мільярди вісімдесят мільйонів вісімсот сімдесят тисяч триста п'ятдесят п'ять)** гривень (лист від 25.11.2016 № 01-2215-58);
- розмір доходу ДП «МА «Бориспіль» від надання послуг з наземного обслуговування (грн без ПДВ) за 2015 рік становив **129 272 715 (сто двадцять дев'ять мільйонів двісті сімдесят дві тисячі сімсот п'ятнадцять)** гривень (лист від 25.11.2016 № 01-2215-58);
- розмір доходу ДП «МА «Бориспіль» від використання інфраструктури аеропорту суб'єктами господарювання (грн без ПДВ) за 2015 рік становив **46 362 434 (сорок шість мільйонів триста шістьдесят дві тисячі чотириста тридцять чотири)** гривні (лист від 25.11.2016 № 01-2215-58).

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 48 і 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та пунктом 32 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року № 5, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 6 травня 1994 року за № 90/299 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року № 169-р) (зі змінами), Антимонопольний комітет України

### **ПОСТАНОВИВ:**

1. Визнати, що державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» (м. Бориспіль, Київська обл., код ЄДРПОУ 20572069) протягом 2013 – 2016 років займало монополієне (домінуюче) становище на ринку надання спеціалізованих послуг аеропорту на території аеропорту «Бориспіль» із часткою 100 відсотків.

2. Визнати, що державне підприємство міжнародний аеропорт «Бориспіль»

вчинило порушення, передбачене пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту «Бориспіль» шляхом вчинення дій, що могли призвести до обмеження конкуренції на ринках наземного обслуговування на території державного підприємства міжнародний аеропорт «Бориспіль», які полягли в необґрунтованій відмові в погодженні заявок на отримання сертифіката відповідності на здійснення аеропортової діяльності та зволіканні під час погодження внутрішньої документації товариству з обмеженою відповідальністю «Інтеравіа», необхідної для отримання сертифіката відповідності на здійснення аеропортової діяльності.

3. За порушення, зазначене в пункті 2 резолютивної частини цього рішення, накладати на державне підприємство міжнародний аеропорт «Бориспіль» штраф у розмірі 6 162 043 (шість мільйонів сто шістдесят дві тисячі сорок три) гривні.

4. Визнати, що державне підприємство міжнародний аеропорт «Бориспіль» вчинило порушення, передбачене пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку спеціалізованих послуг аеропорту «Бориспіль» шляхом вчинення дій, які полягають у встановленні плати за користування інфраструктурою аеропорту на необґрунтованому рівні та призвели до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

5. За порушення, зазначене в пункті 4 резолютивної частини цього рішення, накладати на державне підприємство міжнародний аеропорт «Бориспіль» штраф у розмірі 6 618 311 (шість мільйонів шістсот вісімнадцять тисяч триста одинадцять) гривень.

6. Зобов'язати державне підприємство міжнародний аеропорт «Бориспіль» до 01 березня 2017 року припинити порушення, зазначене в пункті 4 резолютивної частини цього рішення, шляхом приведення плати за користування інфраструктурою аеропорту та обладнанням, що не входить до інфраструктури, але при цьому використовується для надання послуг з наземного обслуговування, до економічно обґрунтованого рівня.

7. Зобов'язати державне підприємство міжнародний аеропорт «Бориспіль» до 01 березня 2017 року розмежувати рахунки на свою діяльність щодо управління інфраструктурою та регуляторну діяльність, з одного боку, та рахунки на надання послуг з наземного обслуговування, з другого, не допускаючи після такого розподілу субсидювання діяльності з наземного обслуговування за рахунок доходів, отриманих від своєї діяльності щодо управління інфраструктурою та регуляторної діяльності.

Штраф підлягає сплаті у двомісячний строк з дня одержання рішення про накладення штрафу.

Відповідно до частини восьмої статті 56 Закону України «Про захист економічної конкуренції» протягом п'яти днів з дня сплати штрафу суб'єкт господарювання зобов'язаний надіслати до Антимонопольного комітету України документи, що підтверджують сплату штрафу.

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

Головуючий –  
перший заступник Голови Комітету –  
державний уповноважений

М. НІЖНІК