



## АСОЦІАЦІЯ «АЕРОПОРТИ УКРАЇНИ» ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Україна, 03036, Київ, Повітрофлотський проспект, 92 аеропорт "Київ"  
(Жуляни). Тел/факс + 38 044 339 27 03, + 38 044 339 27 04,  
Р/р 2600901728261 в ПАТ "КРЕДОБАНК" у м. Київ, МФО 325365,  
ідентифікаційний код 19127967,  
e-mail: [aau.avia@gmail.com](mailto:aau.avia@gmail.com)

"08" липня 2016р.

№ А-08/51

Голові Державіаслужби  
БІЛЬЧУКУ О.В.

Копії:

Мініфраструктури  
АМК України  
Держкомпідприємства

*Щодо імплементації в Україні  
Директиви ЄС 96/67 від 15.10.1996*

**Шановний Олександрє Васильовичу!**

Надсилаємо свої пропозиції та зауваження до проекту наказу Державіаслужби "Про затвердження Авіаційних Правил України "Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах"" (далі – **Правила**). Пропозиції ААУЦА опрацьовані з урахуванням обговорення Правил на відповідній нараді в АМК України 03.03.2016, а також повторної наради 22.06.2016 в Державіаслужбі щодо другої редакції Правил, оприлюдненої Державіаслужбою 13.05.2016.

Проект Правил було попередньо розглянуто, а потім обговорено на нараді 07.07.2016 експертами декількох комітетів ААУЦА, а саме: правового, авіаційних перевезень (питання наземного обслуговування), стратегічного розвитку та міжнародних відносин. Окрім того, в процесі опрацювання проекту Правил, ААУЦА провела консультації з Міжнародною Радою Аеропортів Європи (АСІ Еуроє) щодо Європейського досвіду розробки та впровадження Директив ЄС 96/67 від 15.10.1996 (далі – **Директива ЄС**) стосовно доступу на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах Євросоюзу. Зокрема, радник Генерального директора АСІ Еуроє п-н Жерар Борель, який є одним з розробників даної Директиви ЄС надав свої роз'яснення щодо проблемних питань наведених нижче.

Розпорядження Кабінету Міністрів України №90 від 07.03.2007 щодо Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу передбачає імплементацію в Україні Директиви ЄС 96/67. Адаптація та імплементація європейських норм, правил та практик, також регламентована парафованим проектом Угоди між Україною та Європейським Союзом про Спільний авіаційний простір (Угода про САП), і зокрема в цій угоді передбачено впровадження Директиви ЄС 96/67.

Згідно з офіційно оприлюдненим аналізом Державіаслужби стосовно регуляторного впливу проекту Правил, серед його цілей є Приведення нормативно-правових актів у відповідність до законодавства України, стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації





цивільної авіації, вимог Європейського агентства з безпеки авіації та Ради Європейського Союзу. Також в преамбулі проекту наказу Державіаслужби (опубліковано 13.05.2016) безпосередньо зазначається, що даний наказ видається "з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законодавства України та Ради Європейського Союзу."

За результатами обговорення першої редакції проекту Правил в АМКУ 03.03.2016 було відзначено, як представниками ААУЦА так і більшості доповідачів від різних підприємств України, пов'язаних з питаннями наземного обслуговування в аеропортах, що безпосереднє запровадження в Україні Директиви ЄС є найбільш правильним підходом. Такі висновки підтверджуються як їх публікацією 03.03.2016 у соціальній мережі Facebook від Державного Уповноваженого АМКУ Агії Загребельської (див. Додаток 1), яка головувала на нараді, так і прес-релізами від ЗМІ, які брали участь в даній нараді АМКУ (див. приклад у Додатку 2). Першим же пунктом переліку домовленостей учасників наради в публікації Державного Уповноваженого АМКУ зазначено: "1. Державіаслужба вносить зміни до проекту. За основу європейська директива".

Розробка будь-якого нового нормативно-правового акту в Україні, який охоплює своєю дією цілу галузь, але за своїм принциповим змістом відрізняється від законодавства ЄС, вимагає від розробника такого акту проведення ретельного та комплексного дослідження регуляторного впливу цього документу на всіх учасників ринку. Державіаслужба повідомила на нараді 22.06.2016, що не має фінансових та людських ресурсів для проведення досліджень щодо впливу Правил на ринок та обґрунтування їх положень.

Опираючись на фактичні рішення за результатами обговорення в АМКУ 03.03.2016 першого проекту Правил (див. Додаток 1), на консультації з автором Директиви ЄС та представником АСІ Еугоре п-ном Жераром Борелем (зокрема відповідь від 30.06.2016), відсутність у Державіаслужби (як розробника Правил) поточної можливості для проведення належних економічних досліджень щодо впливу Правил на всіх учасників ринку, а також відповідно до рішення експертів трьох комітетів ААУЦА від 07.07.2016, **ААУЦА вважає єдино доцільним – запровадити в Україні Директиву ЄС з даного питання.** Євросоюз до прийняття своєї Директиви, вже проводив низку належних досліджень, а на сьогодні вже накопичив багаторічний досвід її застосування та може надавати Україні належні консультації.

Щодо прикладів **конкретних зауважень та пропозицій ААУЦА** стосовно невідповідності проекту Правил чинній Директиві ЄС, то експерти ААУЦА вважають що в редакція проекту Правил, обговорена на нараді в Державіаслужбі 22.06.2016, критично відрізняється від Директиви ЄС, а саме не відповідає декільком базовим принципам цієї Директиви :

#### 1. Принцип поетапного введення змін на ринку наземного обслуговування.

**Директива ЄС:** Стаття 1 передбачає введення різних форм лібералізації ринку через певні часові етапи: 1 рік, 2 роки, 4 роки. Окрім того, такі положення набувають чинності з 01 січня відповідних років. Це дозволяє учасникам ринку якісно та системно підготуватись, а також запланувати свої витрати і доходи заздалегідь на повний плановий рік.

**Правила:** згідно з п.6 проекту наказу до Правил він набуває чинності з дати його опублікування, тобто повне відкриття ринку наземного обслуговування відбувається одразу в усіх аеропортах, незалежно від специфіки їх власності, інвестицій, рівня доходів тощо. Пункти 3 та 4 даного наказу надають річний термін для операторів аеродромів щодо подання в Державіаслужбу обґрунтувань обмежень (за наявності) кількості постачальників послуг наземного обслуговування та розмежування рахунків між аеропортом і його власною компанією з надання таких послуг. Але це пасивні пункти, оскільки вони передбачають дії аеропортів вже по факту відкриття ринку наземного обслуговування.



## Пропозиції ААУЦА:

- Необхідно імплементувати в Україні всю Директиву ЄС, яка в частині даного принципу містить Статтю 1, де передбачені часові етапи запровадження різних рівнів лібералізації ринку наземного обслуговування.
- врахувати, що переважна більшість активних аеропортів України мають незначні обсяги авіаційної діяльності, а відповідно і доходів від неї. Але вони перебувають у власності територіальних громад (місто або область) і протягом 15 або більше років продовжують функціонувати виключно завдяки субсидіям з місцевих бюджетів. Таким чином, ці громади, які тривалий час вкладали кошти в свої аеропорти, повинні отримати право визначитись щодо економічної доцільності інвестування і відокремлення власної компанії з наземного обслуговування для участі в конкуренції на цьому ринку чи погодитись з повною залежністю від послуг сторонніх постачальників наземного обслуговування та/або самообслуговування авіакомпаніями-користувачами.

## 2. Принцип чіткого розмежування державного регулювання авіакомпаній, що здійснюють самообслуговування, та постачальників послуг з наземного обслуговування для третіх осіб

**Директива ЄС:** Стаття 2 в частині пунктів (f) та (g) дає такі чіткі визначення понять:

"самообслуговування – ситуація, за якої користувач аеропорту надає безпосередньо собі одну чи більше категорій послуг з наземного обслуговування та не підписує будь-які контракти із третьою стороною з метою надання таких послуг; для цілей даного визначення, користувачі аеропорту відносно один одного не вважаються "третьою стороною", якщо:

- один з них має переважне володіння в іншому, або
- інша особа має переважне володіння в кожному з них."

"постачальник послуг наземного обслуговування означає будь-яку фізичну чи юридичну особу, яка надає одну чи більше категорій послуг з наземного обслуговування третім особам"

**Правила:** згідно з підпунктами 3) та 4) пункту 1.5 тексту Правил вживаються такі визначення термінів:

"самостійне наземне обслуговування – ситуація, за якою авіаційний перевізник здійснює наземне обслуговування своїх рейсів самостійно, в разі отримання сертифіката відповідності постачальника послуг з наземного обслуговування",

"постачальник послуг з наземного обслуговування – юридична або фізична особа, що надає третім особам один чи більше видів послуг з наземного обслуговування *або авіаційний перевізник, який здійснює самостійне наземне обслуговування*"

**Роз'яснення автора Директиви ЄС** п-на Жерара Бореля від 30.06.2016 (переклад та примітки від ААУЦА):

"...метою впровадження Директиви ЄС було відкриття ринку [послуг з наземного обслуговування], який на той час контролювався авіакомпаніями (68%) та аеропортами (25%), а незалежними постачальниками лише на 7%. Мінімальним відкриттям [ринку] в даному випадку було забезпечення 2-х [постачальників послуг], в тому числі щонайменше 1-го незалежного [постачальника] або загалом 3-х [постачальників послуг] у випадку, коли як аеропорт так і його головна авіакомпанія вже надають послуги з наземного обслуговування, як того часу це було, наприклад, у Парижі.

... Ціллю законодавчого органу ЄС було надання можливості незалежним постачальникам послуг для входу на ринок з метою гарантування мінімальної конкуренції. Більш того, Директива передбачає процес вибору, коли декілька постачальників послуг з



наземного обслуговування бажають зайти на ринок, що може бути обмежений. Тому було важливо чітко визначити правила стосовно двох питань:

- поняття "самообслуговування"
- незалежність постачальника послуг.

Справді, коли почалось обговорення проекту пропозиції [Директиви ЄС] в Раді [Європи], з'ясувалось що декілька постачальників послуг, які мали невеликі шанси бути обраними, вже спробували "обійти правила" шляхом надання пропозицій окремим авіакомпаніям (щодо спільного з авіакомпанією дочірнього підприємства з наземного обслуговування) з метою уникнення процесу відбору.

З таких причин, Рада [Європи] та [Європейська] Комісія після тривалих дискусій вирішили:

- чітко обмежити поняття самообслуговування (тільки для перевізників та інших перевізників з групи, а також повна відсутність сторонніх контрактів, навіть з дочірнім підприємством авіакомпанії). Це означає, що послуги з наземного обслуговування, надані дочірнім підприємством авіакомпанії, розглядаються як надання послуг для третьою стороною, так само як і для будь-якої іншої авіакомпанії, яка не належить до групи (наприклад, сьогодні Австрійські Авіалінії можуть здійснювати самообслуговування для літаків Люфтганзи, яка володіє Австрійськими Авіалініями, але не можуть обслуговувати літаки Брюсельських Авіаліній, оскільки вони не мають переважного контролю з боку Люфтганзи)
- зрозуміти поняття контролю незалежного постачальника послуг у значно ширшому сенсі, ніж той що стосується "самообслуговування". Тут поняття контролю розповсюджується на будь-який тип контролю в компанії, в тому числі по акціях, контроль в органі управління, ефективний контроль процесу прийняття рішень компанії з наземного обслуговування, а також поняття контролю визначене в Регуляції ЄС 2407/92 щодо ліцензії."

#### **Пропозиції ААУЦА:**

- імплементувати в Україні всю Директиву ЄС, яка вже чітко розмежовує поняття та підходи до ринкового регулювання діяльності із "самообслуговування" та "постачальників послуг з наземного обслуговування"; зокрема у Директиві ЄС, цей принцип передбачений в пунктах (f) та (g) Статті 2;
- врахувати, що Директива ЄС вже визначає поняття "незалежного постачальника послуг з наземного обслуговування" з урахуванням роз'яснень її розробника вище. Зокрема, пункт 12 преамбули до Директиви ЄС містить такий текст: "Там де є обмежена кількість постачальників послуг з наземного обслуговування, для ефективної конкуренції буде потрібен щонайменше один незалежний постачальник від обох: керуючої компанії аеропорту та домінуючого перевізника".
- врахувати досвід ЄС та не допускати ситуації в правовому полі України, коли через різні форми партнерства з авіакомпанією може фактично здійснюватись надання послуг з наземного обслуговування іншим авіакомпаніям (третім особам), яке згідно з Директивою ЄС регулюється іншим чином;

### **3. Принцип запровадження різних рівнів лібералізації ринку послуг наземного обслуговування в залежності від обсягів авіаперевезень через аеропорти та їх інфраструктурні можливості**

**Директива ЄС:** Стаття 1 Директиви ЄС передбачає застосування різних рівнів лібералізації ринку в конкретних аеропортах в залежності від їх **річних обсягів пасажиро- та вантажообігу**, які визначають фінансово-економічну спроможність аеропортів віддавати частину своїх доходів іншим організаціям:



- вільне користування правом на самообслуговування авіакомпаніями в частині послуг визначених в Статті 7(1) Директиви ЄС незалежно від обсягів перевезень через аеропорт;
- право на самообслуговування авіакомпаніями в частині послуг визначених в Статті 7(2) з певними обмеженнями (Стаття 7 та Стаття 9), і в аеропортах де річний обіг перевезень досяг **1,0 мільйон пасажирів** або **25000 тон вантажів**;
- право на надання послуг з наземного обслуговування згідно зі Статтею 6 Директиви ЄС, якщо:
  - річний обсяг перевезень через аеропорт не менший за **3,0 мільйони пасажирів** або **75000 тон вантажів, чи**
  - річний обсяг перевезень через аеропорт був не менший за **2,0 мільйони пасажирів** або **50000 тон вантажів протягом 6 місяців**, що передують 01 квітня або 01 жовтня попереднього року;
- застосування всіх положень Директиви ЄС та відповідних рівнів лібералізації ринку послуг наземного обслуговування в аеропортах, які досягли річних обсягів на рівні **2,0 мільйонів пасажирів** або **50000 тон вантажів**,

Стаття 7 (2), Стаття 8 та Стаття 9 Директиви ЄС передбачають можливість та умови для обмеження переліку авіакомпаній для самообслуговування, постачальників послуг наземного обслуговування в аеропортах для реалізації однієї чи декількох категорій таких послуг. При цьому, підставою для обмежень можуть бути наявні в цих аеропортах **інфраструктурні обмеження** (площа, вільні приміщення, фактична пропускна спроможність об'єктів інфраструктури тощо).

При цьому Стаття 8 Директиви ЄС окремо визначає поняття "**централізованої інфраструктури**" та перелік пов'язаних з нею систем та послуг з наземного обслуговування, які можуть надаватись тільки через сам аеропорт, як для авіакомпаній так і для постачальників послуг з наземного обслуговування:

- сортування багажу,
- обробка повітряних суден проти обледеніння,
- очищення води,
- централізована система доставки пального.

Таке рішення згідно зі Статтею 8 може прийматись у випадках коли складність, собівартість або вплив на навколишнє середовище не дозволяє розподіл або дублювання надання таких систем (послуг).

**Правила:** текст проекту Правил містить, зокрема, такі пункти щодо обмежень переліку постачальників:

"1.4. Враховуючи наявні обмеження виробничого простору, повинна бути забезпечена можливість обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування за напрямками послуг з наземного обслуговування визначеними цими Авіаційними правилами. Критерії такого обмеження повинні бути обґрунтованими, об'єктивними, прозорими та недискримінаційними."

"2.10. Обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування можуть вводитися за наступними напрямками:

- обслуговування багажу
- обслуговування на пероні та місцях стоянки;
- забезпечення паливно-мастильними матеріалами;
- обслуговування вантажу та пошти."

Пункт 3 проекту наказу до Правил передбачає річний термін для операторів аеродромів щодо подання в Державіаслужбу обґрунтувань обмежень (за наявності) кількості постачальників послуг наземного обслуговування.

Порівняно з оригінальним текстом Директиви ЄС, проект Правил практично не має більшості ключових положень, що створює чимало ризиків для несправедливого розподілу



ринку, у тому числі заволодіння часткою доходів приватними постачальниками послуг з наземного обслуговування, та одночасне доведення до банкрутства регіональних аеропортів України з незначними обсягами авіаперевезень. Такі аеропорти є стратегічними інфраструктурними об'єктами для економічних та соціальних інтересів більшості регіонів України. Саме тому територіальні громади, які є власниками цих аеропортів, здійснюють субсидування цих аеропортів.

**Роз'яснення автора Директиви ЄС п-на Жерара Бореля від 30.06.2016 (переклад та примітки від ААУЦА):**

"За результатами досліджень та обговорень з різними постачальниками послуг наземного обслуговування, постачальник повинен обслуговувати орієнтовно 1,0 мільйон пасажирів на рік для забезпечення економічної доцільності своєї діяльності. Таким чином дискусія між [підрозділами Єврокомісії] DG TREN з транспорту (тепер це DG MOVE) та DG Competition з питань конкуренції обумовила рішення щодо 2,0 мільйонів пасажирів [ на рік] як мінімальний поріг для гарантування щонайменше двох постачальників послуг з наземного обслуговування. Ці чисельні показники є дещо дискусійними, тому що Рада Європи повинна була застосувати якомога простіші критерії. Зокрема, ці показники не враховують реальний доступ до ринку, хоча мали б стосуватись лише так званого "ринку вільного від конкурентів" (якщо якась авіакомпанія вже здійснює самообслуговування в аеропорту, то ця частина ринку, звичайно, є недоступною для постачальників послуг з наземного обслуговування).

Інша проблема, яку розглянула [Європейська] Комісія це проблема менших аеропортів (до 2,0 мільйонів пасажирів та особливо ті, що до 1,0 мільйона пасажирів). У цих аеропортів є два типи проблем.

Якби Директива передбачала суттєво нижчі поріг, то можуть виникати випадки коли незалежний постачальник послуг з наземного обслуговування зацікавиться зайти на ринок, тоді відповідний аеропорт повинен буде припинити надання відповідних видів послуг, або постачальник може вирішити не заходити на такий ринок, або постачальник зайде, а через певний час сам вийде з цього ринку. В усіх випадках аеропорт, згідно з правилами ІКАО ("аеропорт повинен забезпечити прийняття літаків та їх пасажирів"), то аеропорту треба завжди бути здатним забезпечити всі ці види діяльності (це і є причиною надання Директивою права аеропорту забезпечити послуги наземного обслуговування без проходження тендерної процедури, оскільки якщо ніхто не захоче цього робити, то аеропорт все одно зобов'язаний надати такі послуги). Інший аспект для менших аеропортів, це те що послуги з наземного обслуговування є часткою їх доходів для утримання аеропорту на рівні самокупності. У таких випадках рівень ціни визначається регульованими зборами аеропорту (тобто під контролем регулятора). Дана система також намагається уникнути субсидій для підтримання існування аеропорту. Зокрема, за правилами ЄС передбачений суворий режим щодо субсидування. Тому **відкриття [ринку] малих аеропортів безумовно призвело б до закриття деяких з цих аеропортів."**

**Пропозиції ААУЦА:**

- запровадити в Україні всю Директиву ЄС, оскільки тільки цей принцип чітко обґрунтований та передбачений в декількох статтях, які пов'язані між собою і будь-яка інша інтерпретація чи не повне застосування Директиви порушує цілісність регулювання. Зокрема, це Статті Директиви ЄС 1, 6, 7, 8 та 9, положення яких були ретельно досліджені та обґрунтовані європейськими експертами та вже понад 20 років застосовуються на практиці ЄС і тому можуть запроваджуватись в Україні без додаткових витрат фінансових ресурсів та часу на дослідження;
- Єврокомісія визначила порогові обсяги перевезень пасажирів та вантажів в аеропортах достатні для одночасного забезпечення мінімального рівня конкуренції на ринку послуг з наземного обслуговування згідно з положеннями Директиви ЄС, а також захисту малих аеропортів від банкрутства, несправедливої втрати капіталовкладень здійснених власниками/інвесторами, чи навіть переходу цих



аеропортів під недобросовісний контроль до домінуючих авіакомпаній або постачальників послуг з наземного обслуговування. Тому відповідні порогові рівні перевезень обов'язково повинні застосовуватись при регулюванні ринку наземного обслуговування в аеропортах України;

- не допустити перерозподіл доходів між регіональними аеропортами України з незначними обсягами перевезень, які функціонують та планують свій розвиток виключно завдяки наявності субсидій, та комерційними постачальниками послуг наземного обслуговування, які практично без капіталовкладень в конкретний аеропорт можуть отримати частку або всі доходи від наземного обслуговування в цьому аеропорту; але за умови збиткової діяльності такі комерційні структури в будь-який момент припинять свою діяльність, а аеропорт завжди має бути готовим знову забезпечити повний обсяг послуг з наземного обслуговування;
- з урахуванням роз'яснень автора Директиви ЄС, у тому числі з посиланням на вимоги ІКАО до аеропорту щодо обов'язкового забезпечення наземного обслуговування для літаків та пасажирів, аеропорти України повинні отримати захист через мінімально гарантовані обсяги робіт для підтримання кваліфікації та економічної доцільності надання власних послуг за будь-яких обставин; тому застосування критеріїв лібералізації ринку в залежності від обсягів перевезень через аеропорт є критичною для збереження та розвитку мережі регіональних аеропортів.

#### **4. Принцип забезпечення справжньої незалежності постачальників послуг з наземного обслуговування та дотримання авіакомпаніями умов "самообслуговування" через ефективний регуляторний контроль кінцевих власників серед учасників ринку**

**Директива ЄС:** Стаття 4(3) передбачає, що навіть в умовах обмеженої кількості постачальників послуг наземного обслуговування в аеропорту, принаймні один з обраних постачальників повинен бути незалежним, тобто не мати безпосереднього чи опосередкованого контролю з боку:

- Керуючого органу аеропорту;
- Будь-якого користувача аеропорту (авіакомпанії), який здійснив більше ніж 25% перевезень пасажирів чи вантажу через даний аеропорт протягом року, що передував вибору даного постачальника;
- Будь-якого органу (особи), який безпосередньо або опосередковано контролює чи контролюється такими керуючим органом або користувачем аеропорту.

Стаття 11(1)(с) в частині підпунктів (і) та (ii) серед іншого передбачає, що постачальник послуг наземного обслуговування може бути обраний:

- керуючим органом аеропорту за результатами консультацій з Комітетом користувачів аеропорту, за умови, що такий керуючий орган не має безпосереднього чи опосередкованого контролю над іншим підприємством, яке надає такі послуги, а також не має будь-якої іншої форми участі в такому підприємстві,
- в усіх інших випадках – компетентними органами влади, які є незалежними від такого керуючого органу аеропорту, але після попередньої консультації з Комітетом користувачів та керуючим органом конкретного аеропорту

**Правила:** пункт 2.14 проекту Правил майже відповідає Статті 4(3) Директиви ЄС, але в ньому змінено один з принципів елементів, а саме замість "Будь-якого органу (особи), який безпосередньо або опосередковано контролює чи контролюється такими керуючим органом або користувачем аеропорту", Правила передбачають "іншим постачальником послуг з наземного обслуговування, що здійснює свою діяльність в даному аеропорту". Таким чином, Правила на відміну від Директиви ЄС не забезпечують контроль незалежності



всіх учасників ринку і в тому числі не передбачають оцінки відносин контролю авіакомпаніями та постачальниками послуг.

**Роз'яснення автора Директиви ЄС** п-на Жерара Бореля від 30.06.2016 (переклад та примітки від ААУЦА):

"Справді, коли почалось обговорення проекту пропозиції [Директиви ЄС] в Раді [Європи], з'ясувалось що декілька постачальників послуг, які мали невеликі шанси бути обраними, вже спробували "обійти правила" шляхом надання пропозицій окремим авіакомпаніям (щодо спільного з авіакомпанією дочірнього підприємства з наземного обслуговування) з метою уникнення процесу відбору.

З таких причин, Рада [Європи] та [Європейська] Комісія після тривалих дискусій вирішили:

- чітко обмежити поняття самообслуговування (тільки для перевізників та інших перевізників з групи, а також повна відсутність сторонніх контрактів, навіть з дочірнім підприємством авіакомпанії). Це означає, що послуги з наземного обслуговування, надані дочірнім підприємством авіакомпанії, розглядаються як надання послуг для третьою стороною, так само як і для будь-якої іншої авіакомпанії, яка не належить до групи (наприклад, сьогодні Австрійські Авіалінії можуть здійснювати самообслуговування для літаків Люфтганзи, яка володіє Австрійськими Авіалініями, але не можуть обслуговувати літаки Брюсельських Авіаліній, оскільки вони не мають переважного контролю з боку Люфтганзи)
- зрозуміти поняття контролю незалежного постачальника послуг у значно ширшому сенсі, ніж той що стосується "самообслуговування". Тут поняття контролю розповсюджується на будь-який тип контролю в компанії, в тому числі по акціях, контроль в органі управління, ефективний контроль процесу прийняття рішень компанії з наземного обслуговування, а також поняття контролю визначене в Регуляції ЄС 2407/92 щодо ліцензії."

**Пропозиції ААУЦА:**

- запровадити в Україні всю Директиву ЄС, оскільки тільки в такий спосіб можливо уникнути подальших проблем регулювання та забезпечення умов для добросовісної конкуренції на ринку послуг наземного обслуговування в аеропортах України, в тому числі по такому критичному принципу як врахування відносин контролю між усіма учасниками ринку та навіть регуляторними органами

Відповідно до всіх вище наведених пропозицій та обґрунтувань ААУЦА, розраховуємо на запровадження в Україні Директиви ЄС в її повному обсязі.

Додатки за текстом: на 2 арк.

**З повагою,**

**Президент**



**П.І.Липовенко**



**ДОДАТОК 1**  
**до листа ААУЦА**  
**№А-08.51 від 08.07.2016**



**Агія Загребельська**

Mar 3 at 11:22pm · Kyiv, Ukraine · 🌐

**НАЗЕМНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ в АЕРОПОРТАХ**

Сьогодні обговорили розроблений Державіаслужбою на виконання рекомендацій АМКУ проект порядку доступу хендлінгових компаній на ринок надання послуг з наземного обслуговування.

Було багато зауважень з боку представників авіакомпаній, аеропортів та самих суб'єктів, що надають зазначені послуги. Більшість звичайно слухні.

І це не дивно, адже для України зазначений порядок - новела. З моменту незалежності України компанії, які мали бажання та можливості надавати послуги щодо обслуговування пасажирів, багажу або повітряних суден, по суті "допускав" на цей ринок сам аеропорт. І це при тому, що багато аеропортів самі надають також зазначені послуги, та є потенційними конкурентами хендлінгових компаній на цьому ринку.

До чого домовились:

1. Державіаслужба вносить зміни до проекту. За основу європейська директива.
2. До 25 березня учасники ринку надсилають пропозиції що змінити, виключити чи включити додатково з того, чого в директиві не має. Також своє бачення критеріїв, по яким буде визначитись допустима кількість хендлінгових компаній, що можуть надавати послуги по кожному виду наземного обслуговування в одному аеропорту.
3. До 15 квітня Державіаслужба опрацьований проект з урахуванням пропозицій та зауважень розміщує на власному сайті.
4. До 1 травня учасники ринку знайомляться, та за умови наявності незгодженостей та зауважень направляють їх до Державіаслужби та АМКУ.
5. Далі, направляється проект на погодження і починаємо тримати кулачки, щоб він швидше пройшов всі бюрократичні коридори.
6. Ну а далі...промовчу, бо зарано... /на державній службі вже починаю вірити в прикмети 😊/

Дякую представникам Державіаслужби, Мінінфраструктури,

**Олеся Кратко, Андрей Вовк, Тетяна Корницька** за активну роботу над написанням проекту! Учасникам ринку за небайдужість, незламну віру, надію та впевненість, що зміни на краще можливі і будуть; за фахову дискусію та слухні поради.

PS .чуть було не забула. Окремо дякую **Василий Апасов** за фото 😊

PS.PS. **Антон Балаба** дякую! Захищати Батьківщину, не забувати нас та встигати писати коментарі до проекту звідти...!!!!Respect!!!

See Translation



17:14  
03.03.2016

## Госавиаслужба до 15 апреля доработает проект регулирующего рынок хендлинга документа

Like 9

Твит

G+ 1

Новости.Бизнес +1



Государственная авиационная служба Украины доработает проект правил сертификации поставщиков услуг по наземному обслуживанию и условий доступа на рынок наземного обслуживания в аэропортах с учетом требований рынка и максимального приближения к директивам ЕС.

К такому решению пришли участники посвященного обсуждению указанного документа "круглого стола" в Антимонопольном комитете Украины (АМКУ) в четверг.

Как сообщила в ходе мероприятия государственный уполномоченный АМКУ Агния Загребельская, участники рынка до 25 марта предоставят Госавиаслужбе и комитету свои предложения, Госавиаслужба к 15 апреля обнародует доработанный документ, после чего он вновь будет проработан с рынком и об этом будет уведомлен АМКУ.

Положения документа вызвали бурную дискуссию участников "круглого стола". В частности, они пришли к единому мнению относительно необходимости разделения вопросов сертификации и доступа на рынок. Участники "круглого стола" также считают необходимым определить количественные показатели пассажиропотока аэропортов, при котором необходимо проводить конкурс по отбору оператора хендлинга.

Помимо того, стороны высказались за максимальное приближение документа к регулирующей этот вопрос директиве ЕС.