



ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО  
«МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «ЛЬВІВ»  
ІМЕНІ ДАНИЛА ГАЛИЦЬКОГО»

09.06.2016р. № 1101  
на № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Голові Державіаслужби  
п. Більчуку О. В.

Копія: Міністру Інфраструктури  
України  
п. Омеляну В. В.

Копія: Голові комітету Верховної  
Ради України з питань транспорту  
п. Дубневичу Я. В.

### Шановний Олександрє Васильовичу!

Згідно з оприлюдненим на офіційному інтернет-сайті Державіаслужби проектом "Авіаційні правила України. Доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах" (далі – **Правила**), надсилаємо зауваження та пропозиції від ДП "МА "Львів" ім. Данила Галицького". Зокрема, надаємо експертні висновки щодо відповідності данного проекту Правил Директиві Ради ЄС №96/67/ЄС від 15.10.1996р. "Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти".

В проекті Правил зазначено, що вони затверджуються з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законодавства України та Ради Європейського Союзу. Розділом 12 "Транспорт" Розпорядження КМУ від 7.03.2007 р. №90-р "Про затвердження плану заходів щодо виконання у 2007 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу" передбачено здійснення заходів в сфері "правове регулювання економічної діяльності авіаційного транспорту", в тому числі підготовка проектів нормативно-правових актів з урегулювання питання доступу на ринок послуг з наземного обслуговування (джерело, що регулює правовідносини у відповідній сфері - Директива Ради ЄС №96/67/ЄС від 15.10.1996р. "Щодо доступу до ринку послуг з наземного обслуговування у аеропортах Спільноти" (далі по тексту - Директива ЄС). Натомість, запропонований проект Правил не є безпосереднім впровадженням даної Директиви ЄС, а лише розроблений з урахуванням положень цієї Директиви ЄС.

### Ключові відмінності Правил від Директиви ЄС:

**1. Норми Правил не відповідають принципам, закладеним в основу Директиви ЄС: вільний доступ до ринку послуг з наземного обслуговування має впроваджуватись послідовно та бути адаптованим до вимог сектору.**

Правила встановлюють негайний доступ на ринок послуг з наземного обслуговування в аеропортах України, що не дає часу підготуватись до нових ринкових вимог та можливостей власникам та інвесторам аеропортів, міжнародним профільним компаніям з наземного обслуговування (далі – **Хендлінгові компанії**), що здатні зайти в Україну зі своїм досвідом, сучасним обладнанням та високим рівнем якості послуг.

☎ +38 (032) 229-82-16 📠 +38 (032) 229-80-25 ✉ office@airport.lviv.ua 🌐 www.lwo.aero

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ  
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО «МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ «ЛЬВІВ» ІМЕНІ ДАНИЛА ГАЛИЦЬКОГО»  
Аеропорт ЦА, м. Львів, 79000, Україна, Код 33073442

М2 Державна авіаційна служба України  
№6229/0/1-1-16 від 10-06-2016

арк. 4





Зокрема, аеропортам потрібно оцінити необхідні виробничі площі та пропускну здатність інфраструктури по всіх видах послуг з наземного обслуговування (далі – **Послуги**), а також видів Послуг доцільних для відмови аеропортами на користь нових Хендлінгових компаній або навпаки налагодження та інвестування у власні види Послуг.

**Директивою ЄС** навпаки передбачений поступовий механізм її впровадження та відповідної підготовки всіх учасників ринку. Доступ до ринку Послуг в аеропортах ЄС здійснено за етапами:

- з 01.01.1998р. або більше ніж через **1 рік** від дати прийняття Директиви ЄС – до **самостійного** наземного обслуговування авіакомпаніями;
- з 01.01.1999р. або більше ніж через **2 роки** від дати прийняття Директиви ЄС – до наземного **обслуговування третіх осіб** при визначених обсягах перевезень через аеропорт;
- з 01.01.2001р. або більше ніж через **4 роки** з моменту набрання чинності Директивою ЄС – до **будь-яких Послуг** при визначених обсягах перевезень через аеропорт.

**2. Норми правил не відповідають положенням Директиви ЄС в частині встановлення шкали річних обсягів перевезень пасажирів та вантажу через аеропорт, які визначають можливість самостійного наземного обслуговування авіакомпаніями та наземного обслуговування для третіх осіб.**

Так, статтею 1 Директиви ЄС передбачено:

- можливість здійснення самостійного наземного обслуговування – застосовується в аеропортах, річний обсяг перевезень яких перевищує 1 мільйон пасажирів чи 25000 тон вантажу.

- можливість здійснення наземного обслуговування для третіх осіб – застосовується до аеропортів: а) річний обсяг перевезень яких перевищує 3 мільйони пасажирів чи 75000 тон вантажу, або б) річний обсяг перевезень яких перевищує 2 мільйони пасажирів чи 50000 тон вантажу впродовж періоду у шість місяців, що передує 1 квітню чи 1 жовтню.

Правила взагалі не містять шкали показників річних обсягів перевезень через аеропорти України, хоча їх економічний стан та можливості субсидій для вітчизняних аеропортів суттєво нижчі за європейських власників чи інвесторів в аеропортах.

**3. Правила встановлюють дискримінаційні умови до аеропортів в частині відокремлення рахунків своєї діяльності щодо наземного обслуговування.**

Статтею 4 Директиви ЄС передбачено, якщо орган управління аеропорту, користувач аеропорту, або постачальник послуг з наземного обслуговування надають послуги з наземного обслуговування, вони повинні чітко відокремлювати рахунки своєї діяльності щодо наземного обслуговування від рахунків своєї іншої діяльності. Натомість п.4 Наказу, який затверджує Правила, встановлена така вимога тільки до операторів аеродромів, без встановлення аналогічної вимоги до користувачів аеропорту та постачальників послуг з наземного обслуговування, що створює нерівні умови діяльності на ринку послуг з наземного обслуговування. Така норма Правил дає можливість користувачам аеропорту та постачальникам послуг з наземного обслуговування використовувати надходження від інших видів діяльності на підтримку діяльності з наземного обслуговування. Зокрема, Правилами не забезпечується механізм контролю "незалежності" хендлінгових компаній від авіакомпаній чи власників (операторів) аеропортів. Таким чином, створюються умови для появи в аеропортах декількох "штучних" хендлінгових компаній, які насправді афілійовані з вигодонадобувачами в авіакомпаніях чи аеропортах. Тобто це повне ухилення

Правил від мети Директиви ЄС щодо лібералізації ринку послуг з наземного обслуговування.

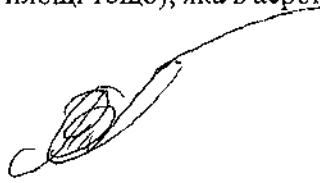
**4. Правила не відповідають положенням статті 9 Директиви ЄС в частині можливості обґрунтованого обмеження кількості постачальників певних послуг з наземного обслуговування.**

Додатком до Директиви ЄС встановлено перелік послуг з наземного обслуговування, а статтею 9 Директиви ЄС передбачено можливість обґрунтованого обмеження кількості постачальників всіх цих Послуг. Тобто Директива ЄС передбачає право держав-учасників ЄС в залежності від специфіки країни та аеропорту, обґрунтовувати та встановлювати обмеження кількості постачальників послуг з наземного обслуговування з метою сталої діяльності та фінансових показників таких аеропортів (зокрема, для недопущення їх банкрутства).

Проект Правил цього не передбачає. За умови поетапного впровадження Директиви ЄС, аеропорти зможуть своєчасно оцінити та мати чітку інформацію для хендлінгових компаній щодо наявної в аеропортах інфраструктури по всіх видах послуг з наземного обслуговування. Але поточний проект Правил Державіаслужби не має жодних обмежень щодо кількості хендлінгових компаній, у тому числі в залежності від обсягів перевезень через аеропорт, тобто від розміру аеропорту та його фінансових можливостей. Тому в декількох аеропортах виникнуть ситуації, що кількість одночасно бажаючих зайти в аеропорт хендлінгових компаній потребуватиме від аеропортів наземну інфраструктуру (офісні приміщення, склади, відкриті площі тощо), яка в аеропортах на даний час відсутня.

З повагою,

Генеральний директор



Т. В. Романовська