

ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ПОРУШЕНЬ КОНКУРЕНТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА В АВІАТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД

На основі аналізу інформації про вітчизняний та міжнародний досвід притягнення до відповідальності за порушення конкурентного законодавства, у статті зроблено спробу виділити найбільш поширені види правопорушень у авіатранспортній галузі за останні три роки.

Ключові слова: повітряний транспорт зловживання монополієм (домінуючим) конкурентні дії конкурентна політика

*«Нікого не можна ставити у невідгане становище у інтересах іншої особи»
Патріан Емілій*

Головним інструментом, що забезпечує стабільний та поступальний розвиток ринку, є вільна та добросовісна конкуренція між його учасниками. Як відзначив О. О. Костусев, політика конкуренції у нашій країні має три складові: захист конкуренції, її розвиток, формування проконкурентної культури у суспільстві [1, с. 10]. Стимулювання конкуренції є головним напрямком економічної політики будь-якої держави, адже здорове конкурентне середовище є умовою побудови ефективної ринкової системи.

Поділяємо думку О. Мельниченка про те, що із прийняттям 11 січня 2001 року Закону України «Про захист економічної конкуренції» розпочався процес створення цілісної системи захисту конкуренції у Україні [4]. Разом із Законами «Про Антимонопольний комітет України» від 26 листопада 1993 року та «Про захист від недобросовісної конкуренції» від 7 червня 1996 року створено систему національного законодавства про конкуренцію у Україні [2, с. 2].

Сьогодні галузь конкурентного права є однією із найскладніших у світі. Тому не випадково окремими науковцями робиться припущення про трансформацію у майбутньому конкурентного права як особливого комплексного утворення у системі права України у окрему галузь права [5, с. 85].

Транспорт є найважливішою ланкою економічних стосунків. Повітряний транспорт, поряд із водним, автомобільним, залізничним, трубопровідним видами транспорту, є найшвидшим і водночас найдорожчим його різновидом. Тому не випадкового у структурі Антимонопольного комітету України створено Управління *контролю ринків транспорту* (виділено автором Н. М.), зв'язку та житлово-комунального господарства.

Тому вивчення вітчизняного та міжнародного досвіду щодо дотримання правил конкуренції у

авіатранспортній галузі з точки зору найбільш типових видів обмежувальної ринкової практики є досить *актуальним*.

Правова характеристика антиконкурентних (монополістичних) порушень стала предметом дисертаційних досліджень, зокрема таких вітчизняних авторів, як О. С. Каштанова, О. Б. Мельник, О. М. Стороженко, О. Л. Чернелевської, І. А. Шуміло. Серед російських вчених, які у своїх працях аналізували окремі види обмежувальної поведінки у умовах ринкової змагальності, варто назвати Є. Ю. Борзіло, К. Ю. Тотьєва, Н. Ю. Четвергову, І. А. Шкареденка, О. В. Шальман.

Однак, на жаль, на сьогодні відсутні серйозні наукові дослідження конкурентних відносин у сфері перевезень авіаційним транспортом. Тому *метою статті* є узагальнення вітчизняного та міжнародного досвіду щодо найбільш типових проявів антиконкурентних, монополістичних та інших порушень правил конкуренції на ринку авіаперевезень за останні три роки.

Постійно потребують відповіді питання: чи не займають українські перевізники монопольного становища? Наскільки обґрунтованою є вартість авіаквитків на міжнародних сполученнях? А для цього в межах своєї компетенції антимонопольні органи реалізують право доступу до інформації шляхом надсилання запитів на адресу конкретних авіаперевізників. Обов'язок надання такої інформації встановлений у ст. 22-1 Закону України «Про Антимонопольний комітет України». Невиконання такого обов'язку є підставою притягнення до господарсько-правової відповідальності за неподання, подання інформації у неповному обсязі чи подання недостовірної інформації Антимонопольному комітету України, його територіальному відділенню відповідно до п. п. 13-15 ст. 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції». Така відповідальність реалізується у формі засто-

сування адміністративно-господарського штрафу у розмірі до одного відсотка доходу (виручки) суб'єкта господарювання від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за останній звітний рік, що передував року, у якому накладається штраф, про що зазначено у ч. 2 ст. 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

Так, наприклад, у 2007 році Антимонопольний комітет України оштрафував: ТОВ «Українсько-середземноморські авіалінії» на 20 тис. грн. за неподання та подання неповної інформації у встановлений у запиті термін; ЗАТ «Авіакомпанія «Аеросвіт» на 10 тис. грн. за неподання інформації у встановлений у запиті термін; ЗАТ СП «КРЕБО» як реалізатора авіапального на 50 тис. грн. за подання недостовірної інформації у ході розслідування справи.

Окрім інформаційних порушень, одним із серйозних порушень конкурентного законодавства є зловживання монополією (домінуючим) становищем на ринку. Так, за повідомленням пресслужби Антимонопольного комітету України від 20 грудня 2010 року Державна виконавча служба України стягнула з ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» до державного бюджету штраф у розмірі 10 млн. грн, накладений Комітетом за монополієне зловживання щодо завищення цін на спеціалізовані аеропортові послуги, пов'язані із заправкою літаків авіапальним, що є порушенням ст. 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції». А у 2007 році Антимонопольний комітет України оштрафував двох реалізаторів авіапального за зловживання монополією становищем: ЗАТ СП «КРЕБО» на 100 тис. грн. та на 50 тис. грн. - ТОВ «ЛУК АВІА ОЙЛ». Як встановив Комітет, наприкінці 2006 року обидва підприємства необґрунтовано підвищили ціни на паливо, яким заправляються літаки у міжнародному аеропорту «Бориспіль». Зловживаючи ринковим становищем, підприємства скористалися відсутністю у авіакомпаній альтернативи заправки власних літаків паливом.

І результати дослідження діяльності вказаних вище українських авіакомпаній та прийняття відповідних рішень у справах продиктовані необхідністю державного захисту інтересів та прав пасажирів.

Нажаль, в Україні ринок перевезень авіаційним транспортом не є конкурентоспроможним і у основному перебуває у стані природної монополії. Тому порушення норм конкурентного законодавства зазвичай пов'язане із зловживанням монополією (домінуючим) становищем з боку окремих авіаційних компаній (підприємств) – природних монополістів. Стосовно ринків природних монополій варто наголосити, що відповідно до ст. 1 Закону України «Про природні монополії» від 20 квітня 2000 року задоволення

попиту на них є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва (у зв'язку з істотним зменшенням витрат виробництва на одиницю товару у 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).

Наприклад, на загальнодержавному ринку суб'єктом природної монополії визначене Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Укрерорух» у частині послуги управління з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден. У частині надання спеціалізованих послуг аеропортів природними монополістами, зокрема, у Дніпропетровській області є Комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Кривий Ріг» та ВАТ «Авіаційна компанія «Дніпровіа»; у Івано-Франківській області – Відкрите акціонерне товариство «Нафтохімік Прикарпаття» у особі Міжнародного аеропорту Івано-Франківськ; у Луганській області – Луганське обласне комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт «Луганськ» та ВАТ «Укртранснафта» у особі підрозділу «Аеропорт «Северодонецьк» Лисичанського районного нафтопроводного управління філії «Придніпровські нафтопроводи»; у Макиївській області – Комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт «Миколаїв»; у Одеській області – Комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Одеса»; у Київській області – ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль».

З метою запобігання проявів зловживання монополією (домінуючим) становищем, Міністерство транспорту визначило перелік надання аеропортами спеціалізованих послуг, які відносяться до ринків природної монополії. Погоджений з Антимонопольним комітетом України перелік затверджено постановою Уряду від 14 липня 2010 р. № 590. Це дозволяє Комітету чітко встановлювати ті ринки послуг на території аеропортів, які залишатимуться у стані монополії через неможливість запровадження конкуренції з міркувань безпеки, та інші сфери, де необхідно розвивати конкуренцію.

Зокрема, до спеціалізованих аеропортових послуг відносяться: забезпечення посадки, зльоту повітряного судна; забезпечення авіаційної безпеки; забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачею авіаційного пального для заливу у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна; забезпечення наднормативної стоянки повітряного судна; забезпечення обслуговування

пасажирів у аероузлові. Цим самим законодавець здійснив спробу розмежувати монополні і конкурентні ринки та вдосконалити державне регулювання і розвивати конкуренцію, зокрема на ринку аеропортових послуг.

Відповідно до ст. 6 Закону України «Про захист економічної конкуренції» забороняється вчинення антиконкурентних дій суб'єктів господарювання. У закордонній практиці така діяльність отримала назву «картельні змови». Однак у Україні поки що не склалася відповідна практика притягнення авіаперевізників до відповідальності за вказане правопорушення.

Навпаки, конкуренти відомства інших країн жорстко карають за картельні змови, зокрема на ринку пасажирських перевезень авіаційним транспортом. Так, за повідомленням прес-служби Антимонопольного комітету України від 4 жовтня 2010 року на підставі наданої інформації Антитрастівський департамент Міністерства юстиції США компанія «Polar Air Cargo» визнала себе винною у участі у змові з метою фіксації цін на послуги авіаперевезень і погодилася сплатити 17,4 млн. USD штрафу. Як встановило розслідування, співучасники «Polar Air Cargo» брали участь у картелі у період з січня 2000 року до лютого 2006 року. До 30 квітня 2003 року учасником змови була компанія «Polar Air Cargo». У ході цього розслідування 17 авіакомпаній визнали себе винними і були засуджені до виплати штрафів на загальну суму понад 1,6 мільярда USD. Зокрема, це «British Airways Plc», «Korean Air Lines Co. Ltd. », «Qantas Airways Limited», «Japan Airlines International Co. Ltd. », «Martinair Holland N. V. », «Cathay Pacific Airways Limited, SAS Cargo Group A/S», «Société Air France», «Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N. V. (KLM Royal Dutch Airlines)», «EL AL Israel Airlines Ltd. », «LAN Cargo S. A. », «Aerolinhas Brasileiras S. A. », «Cargolux Airlines International S. A. », «Nippon Cargo Airlines Co. Ltd.», «Northwest Airlines LLC» and «Asiana Airlines Inc».

Для порівняння слід звернути увагу, що Законом Шермана у США передбачена штрафна відповідальність для юридичної особи за змову у розмірі до 100 млн. USD. Відповідно ж до ч. 2 ст. 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» за вчинення антиконкурентних узгоджених дій накладаються штрафи у розмірі до десяти відсотків доходу (виручки) суб'єкта господарювання від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за останній звітний рік, що передував року, у якому накладається штраф. У разі наявності незаконно одержаного прибутку, який перевищує десять відсотків зазначеного доходу (виручки), штраф накладається у розмірі, що не перевищує потрібного розміру незаконно одержаного прибутку.

За повідомленням прес-служби Антимонопольного комітету України від 24 листопада 2010 року Європейська Комісія оштрафувала 11 авіакомпаній загалом на 799,4 млн. EUR за участь у міжнародній змові. Зокрема, санкції застосовано до авіаперевізників: «Air Canada», «Air France-KLM», «Martinair», «British Airways», «Cargolux», «Cathay Pacific Airways», «Japan Airlines», «LAN Chile», «Qantas», «SAS» та «Singapore Airlines».

Відповідно до ст. 10 Закону України «Про захист економічної конкуренції» окремі узгоджені дії суб'єктів господарювання можуть бути дозволені Антимонопольним комітетом України чи Кабінетом Міністрів України за умов, якщо такі дії будуть мати своїм результатом вдосконалення виробництва, придбання або реалізацію товару; техніко-технологічний, економічний розвиток; розвиток малих або середніх підприємств; оптимізацію експорту чи імпорту товарів; розроблення та застосування уніфікованих технічних умов або стандартів на товари; раціоналізацію виробництва.

Так, для забезпечення своєї конкурентоспроможності на зовнішньому та внутрішньому ринках вітчизняні перевізники вступають у альянси. І першим прикладом такої консолідації є стратегічний альянс «Українська авіаційна група» у складі авіакомпанії «АероСвіт» та «Донбасаеро», створений у 2007 року [3, с. 77].

За результатами поглибленого дослідження ситуації на ринках авіаперевезень Антимонопольний комітет України надав дозвіл на внесення змін до узгоджених дій у вигляді укладення Додаткової угоди від 30 грудня 2009 року між ЗАТ «АЕРОСВІТ» (с. Гора, Київська обл.) і ТОВ «Авіакомпанія «Донбасаеро» (м. Донецьк) у вигляді вступу до нього ВАТ «Дніпроавіа» (м. Дніпропетровськ). Дозвіл надано терміном на один рік (до 1 грудня 2011 року) із накладенням зобов'язань на учасників зазначених узгоджених дій. Відповідно до угоди про Стратегічний Альянс авіакомпанії планують об'єднати технологічний, виробничий та комерційний ресурси. Зокрема, у рамках угоди передбачається формування загальної мережі маршрутів, об'єднання парків повітряних суден та складання розкладу спільних польотів.

У ході дослідження на предмет можливості надання згоди на такі узгоджені дії Антимонопольний комітет України встановив, що таке об'єднання зусиль учасників Стратегічного Альянсу дозволить розширити мережу польотів і продаж, підвищити ефективність використання літаків, а також оптимізувати витрати вказаних авіакомпаній та сприятиме вдосконаленню та раціоналізації виробництва, техніко-технологічному та економічному розвитку, що має позитивно позна-

читись на якості та доступності послуг з авіаперевезень.

Взяті учасниками альянсу зобов'язання дозволять сформувати справедливі ціни на внутрішні авіаперевезення, а об'єднання ресурсів дасть змогу його учасникам на рівних конкурувати з іноземними авіакомпаніями, які зможуть вийти на ринок за умови приєднання України до Угоди «Про відкрите небо». Водночас Антимонопольний комітет України зобов'язав ВАТ «Дніпроавіа» утримуватися від будь-яких дій, що можуть призвести до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції відносно доступу до послуг аеропорту у м. Дніпропетровськ авіакомпаній, які не входять до Альянсу, оскільки ВАТ «Дніпроавіа» є єдиною у Україні авіакомпанією, що одночасно надає аеропортові послуги та здійснює авіаперевезення з власного аеропорту.

Підсумовуючи результати дослідження варто наголосити на тому, що в Україні лише формується практика притягнення до відповідальності за порушення конкурентного законодавства у авіатранспортній галузі. Найбільш поширеними видами порушень є зловживання монопольним (домінуючим) становищем окремих авіаперевізників, які, як правило, перебувають у стані природної монополії, та порушення у формі неподання, подання у неповному обсязі чи недостовірної інформації органам Антимонопольного комітету України.

Абсолютно відсутня практика притягнення до відповідальності суб'єктів ринку перевезень авіаційним транспортом за вчинення ними антиконкурентних узгоджених дій. Водночас, надання Антимонопольним комітетом України дозволу на розширення повітряного альянсу між ЗАТ

«АЕРОСВІТ» і ТОВ «Авіакомпанія «Донбасаеро» у вигляді вступу до нього ВАТ «Дніпроавіа» є формою контролю поведінки за тими суб'єктами, які володіють значною ринковою владою. А це є свідченням позитивного регулювання конкурентних відносин у авіатранспортній галузі з метою забезпечення стратегічного розвитку вітчизняних авіакомпаній як на національному, так і на міжнародному ринках авіаперевезень.

Література

1. *Костусев О. О.* Політика захисту конкуренції у Україні: проблеми й шляхи вирішення / О. О. Костусев // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. – 2010. – № 4(25). – С. 9-16.
2. *Ткаченко О.* Конкуренція була і залишається рушійною силою ринкової економіки / О. Ткаченко // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. – 2010. – № 3(38). – С. 2-3.
3. *Мокринська З. В.* Глобалізація авіатранспортної галузі / О. В. Мокринська // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – 2008. – № 6. – С. 74-78.
4. *Мельниченко О.* Цілісна система захисту конкуренції [Електронний ресурс] : / О. Мельниченко // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. – 2004. – № 2(11). – Режим доступу до журн. : <http://www.kmu.gov.ua>.
5. *Бакалінська О. О.* Захист економічної конкуренції: організаційно-правові засади державного управління: дис. ... кандидата юрид. наук : 12. 00. 07 / Бакалінська Ольга Олегівна. – Київ, 2003. – 21

Н. Н. Корчак

Правовая характеристика нарушений конкурентного законодательства у авиатранспортной отрасли: отечественный и международный опыт.

На основе анализа информации отечественного и международного опыта привлечения к ответственности за нарушение конкурентного законодательства, у статье сделана попытка выделить наиболее распространенные виды правонарушений у авиатранспортной отрасли за последние три года.

N. N. Korchak

Legal description of violations of competition legislation in air industry: domestic and international experience.

On the basis of analysis of information of domestic and international experience of bringing in to responsibility for violation of competition legislation, an attempt to select the most widespread types of offences in air industry for the last three years is done in the article.