

ПАО «Аэрофлот»  
119002, Москва, ул. Арбат, д. 10  
ООО «Москва Карго»  
141400, Московская обл.,  
г. Химки, Шереметьевское ш., владение 28  
АО «Шереметьево-Карго»  
141426 Московская обл.,  
г. Химки, аэропорт  
Шереметьево-1, а/я 56

## РЕШЕНИЕ

по делу № 1-11-187/00-22-18

г. Москва

Резолютивная часть решения оглашена «11» апреля 2019 года

В полном объёме решение изготовлено «22» апреля 2019 года

Комиссия Федеральной антимонопольной службы по рассмотрению дела № 1-11-187/00-22-18 о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

председателя Комиссии:

<...> – статс-секретаря – заместителя руководителя ФАС России,

членов Комиссии:

<...> – начальника Управления по борьбе с картелями ФАС России;

<...> – заместителя начальника Правового управления ФАС России;

<...> – заместителя начальника Управления по борьбе с картелями ФАС России;

<...> – заместителя начальника отдела расследований на товарных рынках Управления по борьбе с картелями ФАС России;

<...> – консультанта отдела расследований на товарных рынках Управления по борьбе с картелями ФАС России;

<...> – главного специалиста эксперта отдела судебной работы Правового управления ФАС России (далее - Комиссия),

рассмотрев дело № 1-11-187/00-22-18 по признакам нарушения публичным акционерным обществом «Аэрофлот — российские авиалинии» (ИНН 7712040126, 119002, г. Москва, ул. Арбат, д. 10) и обществом с ограниченной ответственностью «Москва Карго» (ИНН 5047109796, 141400, Московская обл., г. Химки, Шереметьевское шоссе, владение 28) пункта 3 части 4 статьи 11 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции), выразившегося в создании другим хозяйствующим субъектам препятствий доступу на товарный рынок оказания услуг по терминальной обработке грузов в Международном аэропорту «Шереметьево»,

в присутствии на заседании представителей:

акционерного общества «Шереметьево-Карго»: < . . . > (по доверенности <...>), <...> (по доверенности <...>);

общества с ограниченной ответственностью «Москва Карго»: <...>. (по доверенности № <...>) , <...> (по доверенности <...>) , <...> (по доверенности <...>), <...> и <...> (по доверенности <...>);

публичного акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии»: <...> (по доверенности <...>), <...> (по доверенности <...>).

УСТАНОВИЛА:

В ноябре 2017 года в ФАС России поступило письмо депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Р. Г. Шайхутдинова (вх. ФАС России от 15.11.2017 № 174429-ПР/17), содержащее обращение акционерного общества «Шереметьево-Карго» (далее – АО «Шереметьево-Карго») (ИНН 7712014197) о нарушении антимонопольного законодательства (далее – обращение) со стороны публичного акционерного общества

«Аэрофлот – Российские авиалинии» (далее – ПАО «Аэрофлот», авиаперевозчик, грузоперевозчик, Ответчик № 1) и общества с ограниченной ответственностью «Москва Карго» (далее – ООО «Москва Карго», обслуживающая компания, Ответчик № 2).

С целью проверки фактов, изложенных в данном обращении, в феврале – мае 2018 года ФАС России в соответствии с приказами от 26.02.2018 № 229/18, от 26.03.2018 № 375, 26.03.2018 № 228/18, 26.03.2018 № 380/18, от 11.04.2018 № 464/18, от 26.02.2018 № 230/18 и от 26.03.2018 № 374/18 проведены внеплановые выездные проверки следующих хозяйствующих субъектов: ПАО «Аэрофлот», ООО «Москва Карго» и АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (ИНН 7712094033, 141400, Московская область, город Химки, территория Аэропорт Шереметьево) (далее — АО «МАШ»).

Также, в период с марта по август 2018 года в адрес более 40 хозяйствующих субъектов, пользующихся (пользовавшихся) услугами ПАО «Аэрофлот» для отправки (доставки) грузов воздушными судами, а также в адрес ряда авиакомпаний, выполняющих рейсы в международном аэропорту «Шереметьево» был направлен ряд запросов (далее — запросы информации) о предоставлении информации, в части оказания услуг по терминальной обработке грузов в географических границах международного аэропорта «Шереметьево».

По результатам анализа информации, полученной в рамках проведенных проверок, а также представленной в рамках ответов на запросы ФАС России, в соответствии с актом проверки от 24.05.2018 № 58 в отношении ПАО «Аэрофлот» и актом проверки от 24.05.2018 № 60 в отношении ООО «Москва Карго», в действиях указанных хозяйствующих субъектов выявлены признаки нарушения пункта 3 части 4 статьи 11 Закона о защите конкуренции. Признаков нарушения антимонопольного законодательства со стороны АО «МАШ» не выявлено (акт проверки от 24.05.2018 № 59).

На основании пункта 2 части 2 статьи 39 Закона о защите конкуренции приказом ФАС России № 1793/18 от 14.12.2018 в отношении ПАО «Аэрофлот» и ООО «Москва Карго» по признакам нарушения пункта 3 части 4 статьи 11 Закона о защите конкуренции возбуждено дело № 1-11-187/00-22-18.

Поступившие в ФАС России ответы на запросы информации, а также документы полученные в результате проведенных проверок приобщены к материалам дела № 1-11-187/00-22-18.

В соответствии с определением о назначении дела № 1-11-187/00-22-18 о нарушении антимонопольного законодательства к рассмотрению от 27.12.2018 (исх. от 28.12.2018 № АЦ/108523/18) к участию в рассмотрении дела в качестве заявителя привлечено АО «Шереметьево Карго», в качестве ответчиков ПАО «Аэрофлот» и ООО «Москва Карго».

Указанным Определением у лиц участвующих в деле, запрошена следующая информация: у Ответчика № 1: перечень линий (направлений), по которым ПАО «Аэрофлот» является перевозчиком грузов и (или) почты, выполняющим прямые рейсы с 01.01.2017; объёмы перевозки грузов и почты со стороны ПАО «Аэрофлот» произведенные в Московском аэропорту Шереметьево с 01.01.2017; разъяснение условий Соглашения № 1 о наземном обслуживании в части передачи прилетевших грузов, доставленных Перевозчиком другому агенту, сформулированном в приложении № 1 относительно применяемых тарифов; порядок расчетов за осуществление операций по обеспечению обслуживания груза и (или) почты, доставляемых на воздушных судах (далее — ВС) ПАО «Аэрофлот» в рамках Соглашения о наземном обслуживании; основания и порядок взимания платы за обработку грузов и (или) почты непосредственно с грузоотправителей/ грузополучателей в рамках Соглашения о наземном обслуживании если такая производится (производилась), у Ответчика № 2 информацию и документы о привлечении субподрядных организаций для выполнения работ по Соглашению № 1 и № 2 о наземном обслуживании.

В соответствии с запросом ФАС России от 22.01.2019 № АЦ/3745/19 АО «МАШ» надлежало представить информацию о лицах, имеющих и (или) использующих грузовые терминалы, расположенные в стерильной зоне Международного аэропорта Шереметьево в период с 01.01.2017 по 31.12.2018; о лицах, осуществляющих операции, связанные с погрузкой /выгрузкой груза и (или) почты в /из ВС, доставкой груза и (или) почты к месту стоянки ВС и (или) на территорию грузового комплекса в период с 01.01.2017 по 31.12.2018; информацию об авиаперевозчиках, осуществляющих регулярные и нерегулярные авиаперевозки грузов и (или) почты через международный аэропорт «Шереметьево» в период с 01.01.2017 по 31.12.2018.

Определением об отложении рассмотрения дела № 1-11-187/00-22-18 от 11.02.2019 (исх. от 18.02.2019 № АЦ/11803/19) у лиц, участвующих в деле, запрошена информация о перечне

технологических операций (действий), осуществляемых после доставки груза авиаперевозчиком, а также оснований осуществления таких операций.

Определением об отложении рассмотрения дела № 1-11-187/00-22-18 от 14.03.2019 (исх. от 18.03.2019 № АЦ/20966/19) у лиц, участвующих в деле, запрошена письменная позиция относительно обстоятельств, рассматриваемых Комиссией в рамках дела № 1-11-187/00-22-18.

Документы и информация, поступившие в ФАС России в ответ на определения и запросы, были приобщены к материалам дела № 1-11-187/00-22-18.

Фактические и иные обстоятельства, установленные Комиссией ФАС России по результатам анализа доказательств, имеющихся в материалах дела № 1-11-187/00-22-18 о нарушении антимонопольного законодательства.

В конце мая 2015 года по результатам конкурсной процедуры по отбору оператора по наземному обслуживанию грузов (извещение № 31501968423 от 29.01.2015), перевозимых ПАО «Аэрофлот» через международный аэропорт «Шереметьево», между ПАО «Аэрофлот» и ООО «Москва Карго» заключено соглашение от 27.05.2015 № 29063984/P744-32/27.05.2015 (далее – Соглашение № 1). В последующем в связи с истечением срока Соглашения № 1 по результатам конкурентного отбора (извещение от 17.08.2018 № 31806829260) между ПАО «Аэрофлот» и ООО «Москва Карго» заключено соглашение от 01.10.2018 № 229063984/P2020-32/01.10.2018 (Соглашение – № 2).

Данные соглашения представляют собой договоренность, в которой содержатся элементы договора услуг складского хранения и агентского договора, цель таких соглашений – обеспечение наземной обработки грузов авиаперевозчика. В соответствии с Соглашениями № 1 и № 2 ООО «Москва Карго» выполняет все операции по наземному обслуживанию груза и (или) почты при внутренних и международных воздушных перевозках ПАО «Аэрофлот» в международном аэропорту «Шереметьево».

В частности, в соответствии с разделом 5 Соглашения № 1 обслуживающая компания обеспечивала обработку всех грузов, перевозимых на рейсах авиаперевозчика, предоставляла складское помещение для их хранения и оборудование для их обработки.

Соглашение № 1 вступило в силу 29 августа 2015 года. С этого момента обслуживание грузов, перевозимых на рейсах ПАО «Аэрофлот» обеспечивалось исключительно ООО «Москва Карго». В результате начала действия Соглашения № 1, передача грузов оператору АО «Шереметьево-Карго» была прекращена полностью, что подтверждается информационным письмом для агентов по продаже грузовых перевозок (без номера и даты), подписанного должностными лицами ПАО «Аэрофлот», и телеграммой в адрес обслуживающих компаний в аэропорту «Шереметьево», в которой также указано на перевод обслуживания грузовых перевозок грузоперевозчика из АО «Шереметьево-Карго» в ООО «Москва Карго».

Данный довод заявителя связан с прямым указанием, поступившим от ПАО «Аэрофлот» в адрес ООО «Москва Карго», в результате которого грузоотправитель и обслуживающая компания отказались принимать грузы со складов других операторов на стадии загрузки воздушного судна и передачи их после выгрузки из него.

Как указывает заявитель в рамках своей позиции по делу, покупателем (заказчиком) услуги по терминальной обработке грузов в аэропорту является грузоотправитель, которым определяются условия доставки груза в рамках договора воздушной перевозки, в том числе в части выбора грузового терминала (хозяйствующего субъекта, предоставляющего услугу), в рамках которого будет выполняться наземная обработка груза по отбытию и (или) прибытию воздушного судна (далее – ВС) в аэропорт. При этом грузоотправитель принимает на себя ответственность за размещение груза на выбранном им терминале.

По мнению заявителя, это обусловлено свободой договора воздушной перевозки и сложившейся практикой (обычаем) грузоперевозок в международном аэропорту «Шереметьево».

Кроме того, АО «Шереметьево-Карго» полагает, что Соглашением № 1 прямой запрет на передачу не установлен, а наоборот, в соответствии с приложением № 1 к Соглашению № 1 Annex Б 1.0 ВВЛ (внутренние воздушные линии) предусмотрены тарифы на передачу прилетевших грузов, доставленных перевозчиком другому агенту и прием вылетающих грузов, принятых к перевозке на рейсах перевозчика другим агентом и приложением № 1 к Соглашению № 1 Annex Б 1.0 МВЛ (международные воздушные линии) тарифы на

передачу импортных грузов, доставленных перевозчиком другому агенту и прием экспортных грузов, принятых к перевозке на рейсах перевозчика другим агентом (на международных рейсах) (далее – положение о тарифах на передачу грузов другому агенту).

В результате запрета авиаперевозчика на передачу грузов для обслуживания в иные грузовые терминалы международного аэропорта «Шереметьево» кроме ООО «Москва Карго», ПАО «Аэрофлот» лишило грузоотправителей права на свободный выбор грузового терминала, на котором будет обслуживаться их груз, чем нарушило конкурентные условия обращения товара на рынке. По мнению Заявителя, подобные действия ответчиков могли стать следствием заключения антиконкурентного соглашения между ПАО «Аэрофлот» и ООО «Москва Карго».

Согласно позиции ответчиков, в рамках договора воздушной перевозки груза у грузоотправителя отсутствует реальная возможность свободного выбора грузового оператора, оказывающего деятельность по обеспечению обслуживания груза и почты при воздушных перевозках.

По мнению ответчиков, настоящее прежде всего вытекает из предмета договора воздушной перевозки груза и основной обязанности перевозчика доставить вверенный груз в пункт назначения и передать управомоченному лицу (часть 2 статья 103 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ)), а также лежащей на грузоперевозчике ответственности за вверенный груз. В данном случае выбор оператора (агента выполняющего терминальную обработку) не входит в предмет договора и наоборот является правом перевозчика (на привлечение субподрядчика для выполнения части услуг).

Проанализировав имеющиеся в деле материалы, объяснения сторон, Комиссия ФАС России приходит к следующим выводам.

В соответствии с частью 2 статьи 103 ВК РФ по договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты.

Согласно пункту 202 Федеральных авиационных правил,

утвержденных приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (далее – ФАП № 82), перевозка груза считается выполненной после выдачи груза грузополучателю в соответствии с условиями, указанными в договоре воздушной перевозки груза.

В связи с вышеизложенным, обязательство грузоперевозчика по договору воздушной перевозки груза возникает с момента передачи грузоотправителем груза и связано с выполнением полного объема услуг, начиная с приема, последующей доставки (транспортировки) и выдачи груза уполномоченному лицу в пункте назначения.

Комплекс операций, связанных с деятельностью по обеспечению обслуживания груза и почты при внутренних и международных воздушных перевозках, определен в пункте 3 Федеральных авиационных правил, утвержденных приказом Минтранса России от 23.06.2003 № 150 «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты», и наряду с работами, связанными с погрузкой и выгрузкой груза, включает в себя ряд услуг, связанных с временным хранением груза, его комплектованием для последующей воздушной перевозки, а также его раскомплектованием по прилету и последующим временным хранением (далее - терминальная (наземная) обработка груза).

На основании вышеизложенного терминальная (наземная) обработка груза является одной из логистических операций, связанных с воздушной перевозкой груза (выполняемой в рамках договора перевозки груза), что определяет предоставляемую услугу по терминальной обработке груза как функционально дополняемую с точки зрения потребления, к услуге перевозки груза (то есть она является ее неотъемлемой частью). Настоящее также следует из пункта 172 ФАП № 82, в соответствии с которым обработка груза производится перевозчиком или обслуживающей организацией на основании договора.

В соответствии с пунктом 6 ФАП № 82 перевозчик вправе передать обязанности или их часть по договору воздушной перевозки лицу, осуществляющему от имени перевозчика бронирование, продажу и оформление перевозок на перевозочных документах, лицу, оказывающему услуги по обслуживанию в зоне и зданиях

аэровокзального комплекса убывающих и прибывающих пассажиров или другому лицу, в том числе другому перевозчику, являясь ответственным за их действия (бездействие) перед пассажиром, грузоотправителем и грузополучателем и выполнение договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза.

В связи с изложенным, по договору воздушной перевозки у авиаперевозчика отсутствует обязанность исполнять обязательство лично, в том числе в части передачи обязанности по терминальной обработке груза. Настоящее также вытекает из общих положений о перевозке, установленных Гражданским кодексом Российской Федерации (далее – ГК РФ) (статья 785 ГК РФ).

Таким образом Комиссия приходит к выводу, что в рамках договора воздушной перевозки груза у грузоотправителя отсутствует реальная возможность свободного выбора грузового оператора, оказывающего деятельность по обеспечению обслуживания груза и почты в аэропорту. Настоящее обусловлено правом перевозчика на передачу груза грузовому оператору в рамках договорных отношений.

Кроме того, сама по себе правовая конструкция, связанная с передачей части основного обязательства грузоперевозчика, связанного с обработкой груза, другому лицу требует правового основания, которым в частности будет являться соглашение о наземном обслуживании.

Таким образом, выбор грузоотправителем хозяйствующего субъекта для осуществления обработки его груза, будет связан с ограничением права перевозчика на «свободу» исполнения обязательства по договору воздушной перевозки груза, так как последний будет вынужден вступить в договорные отношения с выбранной обслуживающей компанией.

При этом наличие телекса (временное соединение для приема и передачи текстовых сообщений), переданного по каналам SITA (телекоммуникационная сеть для обмена информацией в авиационной отрасли), в данном случае не может являться достаточным правовым основанием для передачи груза для обслуживания иному лицу, так как данное сообщение не содержит всех присущих договорам данного типа условий, в частности не содержит как возможность, так и конкретный порядок такой передачи, а также лиц, на которых будут относиться расходы,

связанные с такой передачей груза и возложенной ответственностью за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза.

Комиссия отклонила доводы заявителя о сложившейся практике (обычае) выбора грузополучателем обслуживающей организации, путем наименования её в авианакладной, ввиду следующего.

В соответствии с пункт 1 статьи 5 ГК РФ обычаем признается сложившееся и широко применяемое в какой-либо области предпринимательской или иной деятельности, не предусмотренное законодательством правило поведения, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо документе.

Обычаи, противоречащие обязательным для участников соответствующего отношения положениям законодательства или договору, не применяются (пункт 2 статьи 5 ГК РФ).

В связи с вышеизложенным Комиссия приходит к выводу, что данная практика передачи грузов в рамках договора воздушной перевозки будет противоречить обязательным для участников соответствующего отношения положениям пунктов 6 и 172 ФАП № 82, а также общим положениям о договоре воздушной перевозки груза (статья 785 ГК РФ и часть 2 статьи 103 ВК РФ).

Следовательно, доводы заявителя относительно возможности передачи груза для последующей терминальной обработки иному лицу по поручению грузоотправителя, в том числе с которым грузоперевозчик не состоит в договорных отношениях, не находят своего правового подтверждения.

Кроме того, в рамках конкурентных процедур, проводимых в форме открытого запроса предложений (извещение о закупке от 29.01.2015 № 31501968423 и от 17.08.2018 № 31806829260) ПАО «Аэрофлот» в соответствии Федеральным законом от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» (далее — Закон о закупке отдельными видами юридических лиц) и Положением о закупке товаров работ, услуг, утвержденным Советом директоров ОАО «Аэрофлот» от 30.01.2014 (протокол № 13), осуществило отбор организации, которой в соответствии с Соглашением № 1, а в последующем с Соглашением № 2 были переданы функции по наземному обслуживанию грузов в Международном аэропорту «Шереметьево».

Законность проведенной процедуры открытого запроса

предложений в целях заключения Соглашения № 1 была подтверждена вступившими в силу судебными актами по делу № А40-107302/2015.

Законность заключения Соглашения № 2 в установленном порядке не оспаривалась, жалоб на действия (бездействие) заказчика, комиссии по осуществлению закупок в порядке статьи 18.1 Закона о защите конкуренции в антимонопольный орган не подавалось.

При этом, Комиссия полагает учесть, что в результате проведения конкурентной процедуры предложения участников не отклонялись, в связи с чем конкуренция между ними не была ограничена.

В рамках Соглашения № 1 было предусмотрено право обслуживающей компании (ООО «Москва Карго») заключать субподрядные договоры на предоставление услуг, указанных в соглашении (пункт 5.1 Соглашения № 1 Annex Б 1.0 МВЛ. и пункте 8.1 Соглашения № 1 Annex Б 1.0 ВВЛ).

В связи с этим, положение о тарифах на передачу грузов другому агенту также было применимо к части операций, не предполагающих полного технологического цикла обработки груза в аэропорту, в рамках субподрядных отношений обслуживающей компании.

Аналогичная возможность заключения субподрядных договоров предусмотрена пунктом 5.1.2 Соглашения № 2.

Исходя из ответа ПАО «Аэрофлот» (исх. от 27.07.2018 № 413-701) на обращение АО «Шереметьево-Карго» (исх. от 22.07.2018 № 319-4600) о возможности возобновления процедуры передачи грузов, перевозимых ПАО «Аэрофлот», грузоперевозчиком было разъяснено, что передача грузов возможна при наличии одного из следующих оснований:

- договора о наземном обслуживании, заключенного по результатам конкурентной процедуры, предусмотренной Законом о закупках отдельными видами юридических лиц;
- договора между ООО «Москва Карго» с АО «Шереметьево Карго» на оказание услуг по передаче грузов грузоперевозчика;
- доверенности от грузополучателя, уполномочивающую АО «Шереметьево Карго» на получение груза.

По информации ответчиков, ранее по инициативе ПАО

«Аэрофлот» ООО «Москва Карго» направляло в адрес АО «Шереметьево-Карго» предложение (исх. от 10.02.2016 № 16-224) о заключении договора на хранение грузов, прибывших рейсами ПАО «Аэрофлот» в международный аэропорт «Шереметьево». Настоящее предложение было проигнорировано со стороны АО «Шереметьево Карго», встречных предложений от АО «Шереметьево Карго» также не последовало.

Таким образом, в отсутствие договора субподряда, передача грузов со стороны ООО «Москва Карго» в адрес АО «Шереметьево Карго» не могла (не может) быть реализована.

Довод Заявителя о том, что ООО «Москва Карго» является ненадлежащей стороной для заключения соответствующего договора в связи с тем, что единственным лицом, от решения которого зависит возможность передачи груза является ПАО «Аэрофлот», по мнению Комиссии не входит в предмет рассмотрения настоящего дела и представляет собой гражданско-правовой спор. Возможность заключения договора субподряда для обслуживающей компании прямо предусмотрена Соглашением № 1 и № 2.

Правовая квалификация:

В соответствии с пунктом 18 статьи 4 Закона о защите конкуренции, соглашение – это договоренность в письменной форме, содержащаяся в документе или нескольких документах, а также договоренность в устной форме.

Согласно пункту 3 части 4 статьи 11 Закона о защите конкуренции запрещаются иные соглашения между хозяйствующими субъектами (за исключением «вертикальных» соглашений, которые признаются допустимыми в соответствии со статьей 12 Закона о защите конкуренции), если установлено, что такие соглашения приводят или могут привести к ограничению конкуренции. К таким соглашениям могут быть отнесены, в частности, соглашения о создании другим хозяйствующим субъектам препятствий к доступу на товарный рынок или выходу из товарного рынка.

Для целей квалификации действий хозяйствующих субъектов в качестве соглашения, которое приводит или может привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, необходимо установить одновременно наличие следующих обстоятельств:

- имеет ли место соглашение между двумя или более участниками

товарных рынков;

- имеются ли отрицательные последствия, указанные в части 4 статьи 11 Закона о защите конкуренции (в частности, создание препятствий доступу на товарный рынок или выходу из товарного рынка, иные признаки ограничения конкуренции);
- имеется причинно-следственная связь между заключением соглашения хозяйствующими субъектами и наступлением (либо возможностью наступления) отрицательных последствий.

Отсутствие одного из элементов состава свидетельствует об отсутствии нарушения антимонопольного законодательства.

Квалифицирующим признаком соглашений, запрещенных частью 4 статьи 11 Закона о защите конкуренции являются наличие последствий, которые приводят или могут привести к ограничению конкуренции.

В рамках рассмотрения дела № 1-11-187/00-22-18 Комиссия приходит к выводу, что конкуренция на рынке по оказанию услуг по обслуживанию грузов может быть достигнута посредством конкурентного отбора поставщика услуг, в результате проведения закупочных процедур.

Конкуренция АО «Шереметьево Карго» и ООО «Москва-Карго» за право заключения соглашения на обслуживание грузов ПАО «Аэрофлот» была обеспечена в рамках конкурентных процедур, проводимых в форме открытого запроса предложений (извещение от 29.01.2015 № 31501968423 и от 17.08.2018 № 31806829260). В рамках данных процедур наилучшее предложение было представлено ООО «Москва Карго».

Кроме того, в рамках Соглашений № 1 и № 2, заключенных по результатам конкурентного отбора, были предусмотрены условия о возможности передачи оказываемых услуг по наземному обслуживанию грузов ПАО «Аэрофлот» в рамках договоров субподряда.

Таким образом, Комиссией не установлено, что в рамках рассмотренных действий ПАО «Аэрофлот» и ООО «Москва-Карго» были созданы (или могли быть созданы) препятствия для доступа на товарный рынок оказания услуг по терминальной обработке грузов в Международном аэропорту «Шереметьево».

Из вышеизложенного следует, что в действиях Ответчиков № 1 и № 2 отсутствуют доказательства договорённости, которая привела (могла привести) к

ограничению конкуренции на рынке по терминальной обработке грузов в международном аэропорту «Шереметьево».

Руководствуясь статьёй 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 3 статьи 41, статьёй 48, частью 1 статьи 49 Закона о защите конкуренции, Комиссия ФАС России

РЕШИЛА:

Прекратить рассмотрение дела № 1-11-187/00-22-18 в отношении публичного акционерного общества «Аэрофлот — российские авиалинии» (ИНН 7712040126, 119002, г. Москва, ул. Арбат, д. 10) и общества с ограниченной ответственностью «Москва карго» (ИНН 5047109796, 141400, Московская обл., г. Химки, Шереметьевское шоссе, владение 28) в связи с отсутствием нарушения пункта 3 части 4 статьи 11 Закона о защите конкуренции в рассматриваемых Комиссией ФАС России действиях.

Решение может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия в арбитражный суд.

Председатель Комиссии

<...>

Члены комиссии

<...>