

ФКП «Аэропорт Кызыл»

667010, Республика Тыва, г. Кызыл,
ул. Московская, д. 145

РКП «АК «Тува Авиа»

667010, Республика Тыва, г. Кызыл,
ул. Московская, д. 145

РЕШЕНИЕ

по делу № 04-06-08/15-10-16

25 ноября 2016 года

г. Кызыл

Резолютивная часть решения объявлена 16 ноября 2016 года

В полном объеме решение изготовлено 25 ноября 2016 года

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Тыва (далее – Тывинское УФАС России) по рассмотрению дела по признакам нарушения антимонопольного законодательства (далее - Комиссия) в составе:

Председатель Комиссии:

Хаджиев Ф.А. - руководитель Тывинского УФАС России,

Члены Комиссии:

Кыргыз А.В. – начальник отдела антимонопольного контроля и рекламы Тывинского УФАС России,

Орус-оол Е.А. - специалист-эксперт отдела антимонопольного контроля и рекламы Тывинского УФАС России,

в присутствии представителей:

Федерального казенного предприятия «Аэропорт Кызыл» (далее - ФКП «Аэропорт Кызыл»):

-Б, действующей на основании доверенности от 05.09.2016 года № 30,

-Ч, действующей на основании доверенности от 10.10.2014 года № 17 АА 0091928,

в отсутствии надлежащим образом извещенного законного представителя Республиканского казенного предприятия «Авиакомпания «Тувинские Авиационные линии» (далее - РКП «АК «Тува Авиа»),

рассмотрев дело № 04-06-08/15-10-16, возбужденное в отношении Федерального казенного предприятия «Аэропорт Кызыл» (ИНН 1701042988, ОГРН 1081701000237, дата регистрации юридического лица: 06.02.2008 года, юридический адрес: 667010, Республика Тыва, г. Кызыл, ул. Московская, д. 145) по признакам нарушения части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции), в части установления необоснованной цены на услугу по базированию воздушных судов, оказываемую РКП «АК «Тува Авиа»,

УСТАНОВИЛА:

В адрес Тывинского УФАС России 08.06.2016 года (вх. № 2307) поступило заявления РКП «АК «Тува Авиа» на неправомерные действия ФКП «Аэропорт Кызыл» по факту установления необоснованной цены на услугу по базированию воздушных судов (далее - ВС), оказываемую РКП «АК «Тува Авиа».

Из содержания заявления следует, что между РКП «АК «Тува Авиа» и ФКП «Аэропорт Кызыл» заключен договор на базирование ВС в аэропорту Кызыл от 18.12.2013 года № 22/14-3 (далее - Договор).

Согласно пункту 1 договора ФКП «Аэропорт Кызыл» (Исполнитель) обязуется оказывать услуги по базированию в аэропорту Кызыл ВС типа Ми-8, Ан-2, РС-12 «Pilatus» и других ВС, эксплуатируемых РКП «АК «Тува Авиа» (Заказчик) и выполняющих регулярные и нерегулярные рейсы из аэропорта «Кызыл», а РКП «АК «Тува Авиа» обязуется оплачивать предоставленные услуги.

Согласно пункту 3.1 договора стоимость базирования одного ВС заказчика в аэропорту Кызыл составляет:

-самолет Ан-2 - 23 332,23 рублей в месяц, в том числе НДС 18%;

-вертолет Ми-8 - 45 248 рублей в месяц, в том числе НДС 18%;

-самолет PC-12 «Pilatus» - 18 255,01 рублей в месяц, в том числе НДС 18%.

В соответствии с пунктом 3.2 договора оплата за базирование ВС начисляется из расчета ежемесячной ставки за базирование ВС пропорционально количеству суток фактического нахождения ВС в аэропорту «Кызыл».

Пунктом 3.3 договора предусмотрено, что заказчик производит предоплату в размере 30% от суммы ежемесячного базирования за каждое ВС согласно счету.

Стороны ежемесячно до 10 числа следующего за отчетным составляют акт сверки расчетов.

В приложении № 1 к договору приведен расчет затрат на базирование ВС ФКП «Аэропорт Кызыл» на 2014 год, согласно которого в затраты включены следующие статьи расходов:

-заработная плата (АС, водители, тракторист, электрики) - 30 844,20 рублей;

-отчисления на заработную плату (30,4%) - 9 376,64 рублей;

-содержание перрона, места стоянки (электричество, ГСМ, ремонт) - 21 103,48 рублей;

-себестоимость - 61 324,32 рублей;

-рентабельность (20% от себестоимости) - 12 264,86 рублей;

-полная себестоимость - 73 589,19 рублей;

-НДС (18% от полной себестоимости) - 13 246,05 рублей;

-стоимость 1 м², в том числе НДС - 78,69 рублей.

Заявитель указывает, что по его расчетам стоимость 1 м² должна составлять 3,05 рублей, поскольку площадь перрона аэропорта Кызыл согласно схеме генерального плана аэродрома Кызыл равна 28 440 м², затраты на базирование ВС ФКП «Аэропорт Кызыл» составляют 86 835,23 рубля, соответственно, стоимость 1 м² равна 3,05 рублей, в том числе с НДС.

В свою очередь, ФКП «Аэропорт Кызыл» установило стоимость 1 м² в размере 78,69 рублей, что является значительно выше понесенных затрат.

Кроме того, заявитель указывает, что в соответствии с подпунктом 22 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса Российской Федерации (далее - НК РФ) не подлежит налогообложению реализация на территории Российской Федерации услуг, оказываемых непосредственно в аэропортах Российской Федерации и воздушном пространстве Российской Федерации по обслуживанию воздушных судов, включая аэронавигационное обслуживание.

На основании вышеизложенного заявитель полагает, что данными действиями ФКП

«Аэропорт Кызыл» ущемлены его интересы в сфере предпринимательской деятельности.

К заявлению приложены следующие документы: договор на базирование ВС в аэропорту Кызыл от 18.12.2013 года № 22/14-3, схема генерального плана аэродрома Кызыл, письмо ФКП «Аэропорт Кызыл» в адрес заявителя о невозможности предоставить расчеты по договору.

Тывинским УФАС России по результатам изучения заявления установлены следующие обстоятельства:

В силу пункта 1.10 Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов», утвержденных приказом Федеральной службы воздушного транспорта РФ от 06.05.2000 года № 121, аэропортовая деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов - деятельность, осуществляемая юридическими лицами по обеспечению взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, их технического обслуживания и заправки авиационными горюче-смазочными материалами, коммерческому обслуживанию пассажиров, багажа, почты и грузов.

В соответствии с частью 2 Правил обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22.07.2009 года № 599, потребители услуг субъектов естественных монополий в аэропортах - это авиаперевозчики, осуществляющие регулярные и нерегулярные авиаперевозки, эксплуатанты воздушных судов (эксплуатанты), а также иные лица, за исключением пассажиров, пользующиеся услугами в аэропортах или подавшие заявку на оказание услуг в аэропортах.

Авиаперевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации в соответствии с частью 1 статьи 100 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - ВК РФ), в свою очередь, согласно части 3 статьи 61 ВК РФ эксплуатант – это гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта (РПК «АК «Тува Авиа» является авиаперевозчиком регулярных и нерегулярных авиаперевозок, эксплуатантом воздушных судов, что подтверждается соответствующей лицензией и сертификатом эксплуатанта).

Согласно части 3 статьи 40 ВК РФ аэропорт – это комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование.

Аэродром - участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

В соответствии с пунктом 61 части 7 раздела 1 Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных совместным Приказом Министерства обороны Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Российского авиационно-космического агентства от 31.03.2002 года № 136/42/51, места для стоянок воздушных судов располагаются на перроне - определенной площади аэродрома, предназначенной для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

На основании вышеизложенного следует, что услугами в аэропортах потребители пользуются для осуществления деятельности, связанных с авиаперевозками, и необходимые условия для осуществления указанной деятельности для потребителей смогут предоставить только аэропорты, поскольку имеют соответствующую инфраструктуру (аэродром, аэровокзал, перрон, специализированное оборудование, авиационный персонал и прочее).

[Перечень](#) аэропортовых сборов, тарифов и цен за наземное обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах Российской Федерации и Порядок применения сборов, тарифов и цен и организация расчетов за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах Российской Федерации утверждены приказом Федеральной авиационной службы России от 11.10.1996 года № 71 «О совершенствовании системы аэропортовых сборов, тарифов и цен за наземное обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации» (далее - Приказ № 71).

Анализируя содержание Порядка, утвержденного приказом Федеральной авиационной службы России от 11.10.1996 года № 71, и приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17.07.2012 года № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» можно сделать вывод о том, что в области гражданской авиации выделяются четыре вида стоянок воздушных судов на аэродромах: нормативная, сверхнормативная, базирование и стоянка в ангаре.

1. Нормативной стоянкой признается предоставление места стоянки воздушному судну на аэродроме в течение 3 часов после посадки для пассажирских и 6 часов для грузовых и грузопассажирских типов воздушных судов при наличии грузов, подлежащих обработке в аэропорту посадки. Плата за нормативную стоянку включается в аэропортовый сбор за взлет-посадку.

2. Сверхнормативная стоянка представляет собой предоставление места стоянки воздушному судну на аэродроме более 3 часов после посадки для пассажирских и 6 часов для грузовых и грузопассажирских типов воздушных судов при наличии грузов, подлежащих обработке в аэропорту посадки. За сверхнормативную стоянку взимается специальный аэропортовый сбор. Здесь идет сбор за сверхнормативную стоянку

3. Под базированием понимается обеспечение воздушных судов эксплуатанта местами стоянки на территории аэродрома аэропорта, заявленного эксплуатантом в качестве аэропорта базирования, без ограничений по времени.

4. Стоянка в ангаре. Тариф устанавливается за предоставление места для стоянки воздушного судна в ангаре. Тариф устанавливается на одни сутки (24 часа) или на один час стоянки по типам воздушных судов. Плата определяется на основе установленного тарифа и количества суток или часов стоянки воздушного судна. При расчете платы по тарифу, установленному на одни сутки, часть суток определяется как целые сутки.

Согласно Федеральным авиационным правилам, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13.08.2015 года № 246, каждый эксплуатант должен иметь хотя бы один аэропорт базирования, о чем в обязательных приложениях к сертификату эксплуатанта (эксплуатационных спецификациях) делается отметка (часть А эксплуатационных спецификаций).

В соответствии с указанными Федеральными авиационными правилами под аэропортом базирования понимается аэропорт, заявляемый при обязательной сертификации в качестве постоянного места базирования воздушных судов эксплуатанта, имеющий обеспечение полетов в соответствии с требованиями нормативных актов, регулирующих деятельность гражданской авиации.

Таким образом, воздушные суда авиаперевозчиков в своем аэропорту базирования имеют право находиться на местах стоянки на территории аэродрома неограниченное количество часов (независимо от времени посадки), тогда как воздушные суда авиаперевозчиков, для которых данный аэропорт не является аэропортом базирования, имеют право находиться на территории аэродрома не более 3 часов после посадки для пассажирских и 6 часов для грузовых и грузопассажирских типов воздушных судов при наличии грузов, подлежащих обработке в аэропорту посадки. За задержку воздушных судов свыше установленного времени, авиаперевозчики обязаны уплатить аэропорту специальный сбор за сверхнормативную стоянку.

При этом базирование не означает, что за конкретным воздушным судном авиаперевозчика закрепляется определенное место стоянки. Аэропорт ежегодно обслуживает воздушные суда нескольких десятков авиакомпаний, поэтому предоставляемые воздушным судам в рамках базирования стояночные места никогда не индивидуализируются, поскольку это неизбежно повлечет за собой невозможность обеспечить все прибывающие в аэропорт воздушные суда местами для стоянки, что чревато задержками рейсов. Каждому вновь прибывшему воздушному судну базовой авиакомпании предоставляется любое свободное место, подходящее для типа и размера воздушного судна. Как только данное судно вышло из аэропорта, на освободившееся место стоянки может быть поставлено воздушное судно, принадлежащее любому другому авиаперевозчику.

При этом одно и то же стояночное место в разное время могут занимать воздушные суда как в рамках нормативной/сверхнормативной стоянки, так и в рамках базирования.

В соответствии с пунктом 5 приказа № 71 цены за наземное обслуживание устанавливаются авиапредприятиями, аэропортами, авиакомпаниями и другими предприятиями, осуществляющими наземное обслуживание воздушных судов в аэропортах Российской Федерации самостоятельно, и утверждаются руководителями данных предприятий в соответствующем прейскуранте тарифов и

цен.

Цены за наземное обслуживание устанавливаются за предоставление дополнительных (отдельных) работ (услуг) по наземному обслуживанию воздушных судов в аэропортах, не предусмотренных в [пункте 3](#) настоящего Приложения.

Дополнительные (отдельные) работы (услуги) и цены на них устанавливаются в аэропортах и предприятиях по наземному обслуживанию на основе перечня, рекомендуемого в [пункте 4](#) настоящего Приложения, а также с учетом заявок эксплуатантов воздушных судов и в соответствии с требованиями и правилами, принятыми в гражданской авиации, технологией обслуживания воздушных судов, пассажиров и грузов.

В соответствии с пунктом 4 Приказа № 71 цены за дополнительные (отдельные) работы (услуги) по наземному обслуживанию воздушных судов, пассажиров и грузов рекомендуется устанавливать за предоставление места стоянки для базирования воздушного судна на аэродроме.

Согласно пункту 3.2 Порядка, утвержденного приказом № 71, взимание платы за указанные работы (услуги) осуществляется на основе двухсторонних договоров на обслуживание, заключаемых с эксплуатантами воздушных судов, либо в случае отсутствия соответствующих договоров или выполнения работ (услуг) разового характера по заявке эксплуатанта.

Цены взимаются в размере, действующем на дату выполнения соответствующих работ (услуг).

Таким образом, из системного толкования вышеприведенных правовых норм следует, что цена за наземное обслуживание по предоставлению услуги по базированию ВС не подлежит государственному регулированию и устанавливается ФКП «Аэропорт Кызыл» самостоятельно.

Согласно информации Красноярского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (вх. № 2445 от 22.06.2016 года) ФКП «Аэропорт Кызыл» является аэропортом базирования РКП «АК «Тува Авиа», что подтверждается спецификацией сертификата от 24.07.2014 года № AP-07-11-08 на авиационные работы, эксплуатационной спецификацией к сертификату эксплуатанта от 29.05.2013 года № 547 на коммерческие воздушные перевозки.

Следовательно, услуга по базированию ВС РКП «АК «Тува Авиа» может быть предоставлена только ФКП «Аэропорт Кызыл».

Согласно информации ФКП «Аэропорт Кызыл» (вх. № 2458 от 23.06.2016 года, вх. № 2853 от 29.06.2016 года, вх. № 2889 от 04.07.2016 года) при определении стоимости услуги на базирование ВС предприятием рассчитывается калькуляция стоимости 1м² места стоянки в месяц, в которой учитываются ежемесячные экономически обоснованные расходы предприятия.

Калькуляция представляет собой систему расчета, посредством которой определяется себестоимость услуги по базированию ВС и установлен уровень рентабельности, которые формируют стоимость услуги.

В калькуляцию включаются расходы предприятия, связанные с оказанием услуги, которые подразделяются на:

1. основные расходы - затраты, непосредственно связанные с процессом обслуживания места стоянки воздушного судна:

-расходы на оплату труда персонала аэродромной службы, водителей, тракториста, службы авиационной безопасности и службы электросветотехнического обеспечения полетов, обслуживающих места стоянки ВС;

-отчисления от ФОТ;

2. накладные расходы (содержание перрона, места стоянки) - затраты, связанные с созданием необходимых условий для функционирования предприятия, с его организацией, управлением, обслуживанием. Накладными являются общепроизводственные и общехозяйственные расходы.

В каждый из этих разделов включаются расходы текущего характера, которые предприятие осуществляет в течение года, и делятся на 12 месяцев, которые также соответствуют фактически занимаемой площади под места стоянки.

Основные расходы:

1. расходы на оплату труда производственного персонала. Данные расходы рассчитываются в соответствии с Положением об оплате труда работников предприятия, утвержденным приказом директора ФКП «Аэропорт Кызыл» от 02.07.2013 года № 02, Штатным расписанием, утвержденным приказом директора ФКП «Аэропорт Кызыл» от 02.07.2013 года № 03, и включают в себя:

-оплата труда (тарифная ставка за месяц) производственного персонала,

-доплата за работу в праздничные дни,

-доплата за работу в ночное время,

-стимулирующие выплаты.

Оплата труда рассчитывается путем деления месячной тарифной ставки на месячную норму часов и умножением на количество часов фактически отработанного времени.

Доплата за работу в ночное время производится в соответствии со статьей 154 Трудового кодекса Российской Федерации (далее - ТК РФ), согласно которой ночным временем считается время с 22 часов до 06 часов. Пунктом 4.4 Положения об оплате труда работников ФКП «Аэропорт Кызыл» за работу в ночное время работникам производится доплата в размере 40% часовой тарифной ставки (оклада) за каждый час работы в ночное время.

Доплата за работу в праздничные дни производится в соответствии со статьей 153 ТК РФ.

В условиях Крайнего Севера и приравненных к ним местностях в расходы на оплату труда включаются выплаты районных коэффициентов и процентных

надбавок к заработной плате. Суммы указанных выплат определяются в порядке и размерах, установленных Федеральным законом от 19.02.1993 года № ФЗ-4520-1 «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях».

Фактическая сумма затрат по статье заработная плата сложилась по фактически затраченной трудоемкости каждой службы в отдельности на базирование ВС, что составляет 10,58% от суммы начисленной заработной платы производственного персонала, задействованного в обслуживании мест стоянок.

2. начисления на оплату труда. Данные начисления производятся в соответствии с Федеральным законом от 24.07.2009 года № 212-ФЗ «О страховых взносах в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд медицинского обязательного страхования» и включают в себя следующие отчисления на социальные нужды:

-социальное страхование - 2,9%

-пенсионное обеспечение - 22%

-медицинское страхование - 5,1%

-страхование от несчастных случаев и профессиональных заболеваний - 0,4%

Таким образом, общий размер начислений на оплату труда составляет 30,4% от ФОТ.

Накладные расходы:

К накладным расходам относятся все виды расходов, которые носят косвенный характер и направлены на обслуживание мест стоянок ВС, в том числе:

-электричество (матча 1 и матча 2),

-ГСМ (обслуживание мест стоянок автомашинами ЗИЛ - 130 (КПМ), ЗИЛ - 130 (ПР), Урал - 375 (Д902), автогрейдер,

-ремонт (оказание услуг по нанесению разметки в местах стоянки).

В сумме указанные расходы образуют себестоимость услуги по базированию ВС.

На себестоимость услуги в целях безубыточности работы предприятия начисляется рентабельность в размере 20%, что соответствует пункту 7 постановления Правительства Российской Федерации от 17.09.1992 года № 724 «О государственном регулировании цен на энергоресурсы, другие виды продукции и услуги».

Себестоимость и рентабельность образуют полную себестоимость, на которую начисляется НДС в размере 18%.

Полная себестоимость и НДС образуют затраты ФКП «Аэропорт Кызыл» на оказание услуги по базированию ВС. Общая площадь занимаемых мест стоянок составляет 1103,48 м² (Ми-8 - 575 м², Ан-2 - 296,5 м², РС-12 «Pilatus» - 231,98 м², в том числе минимальные безопасные расстояния между ВС при их размещении на

местах стоянки в размере 11 м. в соответствии с Наставлением по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России ГА-93).

Соответственно, затраты равны 86 835,23 рублей, общая площадь мест стоянок - 1103,48 м2, стоимость 1 м2 места стоянки под базирование ВС - 78,69 рублей, что соответствует приложению № 1 к договору.

ФКП «Аэропорт Кызыл» в обоснование своих расчетов представлены документы, подтверждающие фактически понесенные затраты:

-расчетная ведомость,

-справка по трудоемкости, затраченной на обслуживание мест стоянок ВС,

-справка по трудоемкости работ (услуг) персонала предприятия по видам деятельности,

-счет-фактура № 21 от 13.08.2013 года (затраты на нанесение разметки в местах стоянки в размере 8263 рублей в месяц),

-акт о стоимости оказанных услуг в соответствии с договором оказания услуг от 12.08.2013 года № 2,

-счета-фактуры от 31.01.2013 года, 28.02.2013 года, 31.03.2013 года, 30.04.2013 года, 31.05.2013 года, 30.06.2013 года, 31.07.2013 года, 31.08.2013 года, 30.09.2013 года, 31.10.2013 года, 30.11.2013 года, 31.12.2013 года (затраты на электричество в размере 9002,42 рубля в месяц),

-счета-фактуры от 21.01.2013 года, от 18.02.2013 года, 19.02.2013 года, 12.03.2013 года, 01.04.2013 года, 02.04.2013 года, 20.05.2013 года, 18.06.2013 года, 19.07.2013 года, 04.09.2013 года, 05.09.2013 года, 09.10.2013 года, 21.10.2013 года, 06.11.2013 года, 18.11.2013 года, 26.11.2013 года, 13.12.2013 года, дневные листы расхода ГСМ за январь-декабрь 2013 года (затраты на ГСМ в размере 3838,06 рублей в месяц).

Также к письменным пояснениям ФКП «Аэропорт Кызыл» приложены:

1. справки по базированию ВС РКП «АК «Тува Авиа»,

2. свидетельство о государственной регистрации права от 23.08.2013 года № 17-АВ 212435, согласно которого общая площадь перрона составляет 52 000м2,

3. схема генерального плана аэродрома Кызыл, схема расстановки и организации движения ВС на аэродроме Кызыл, карта наземного аэродромного движения, согласно которых на аэродроме Кызыл расположено 16 мест стоянки ВС по типам ВС:

-№№ 1, 2 - Ту-154, Ту-134, Як-42

-№№ 3-6 - Як-40, Ан-24, Ан-26,

-№№ 7, 8 - Ми-8,

-№№ 9-11 - Пилатус,

-№№ 12-14 - Ан-2, Ан-3,

-№№ 15-16 - вертолеты на металлических (полосковых) шасси.

Тывинским УФАС России по результатам изучения представленных сведений и документов приказом от 07.07.2016 года № 267 возбуждено дело № 04-06-08/15-10-16 о нарушении антимонопольного законодательства в отношении ФКП «Аэропорт Кызыл» по признакам нарушения части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выразившегося в установлении необоснованной цены на услугу по базированию воздушных судов, оказываемую РКП «АК «Тува Авиа».

05.08.2016 года (вх. № 3440) от ФКП «Аэропорт Кызыл» в адрес Тывинского УФАС России поступили письменные пояснения, из которых следует, что договор на оказание услуги по базированию, заключенный между ФКП «Аэропорт Кызыл» и РКП «АК «Тува Авиа», в силу статьи 779 Гражданского кодекса Российской Федерации является договором возмездного оказания услуг.

Факт оказания предусмотренной договором услуги подтверждается подписанными обеими сторонами актами о выполненных работах, в которых также указываются период и цена услуги.

Следовательно, отсутствие со стороны РКП «АК «Тува Авиа» замечаний по объему оказанной услуги, ее стоимости указывает на то обстоятельство, что воля сторон была направлена на исполнение договора и со стороны ФКП «Аэропорт Кызыл» не было навязывания невыгодных условий договора РКП «АК «Тува Авиа».

Кроме того, предприятие указывает, что услуги по базированию ВС, по нормативной и сверхнормативной стоянке оказываются только ФКП «Аэропорт Кызыл», в связи с чем, предприятие не может оказывать влияние на эксплуатантов по выбору услуги, соответственно, не занимает доминирующее положение на рассматриваемом рынке.

ФКП «Аэропорт Кызыл» указывает, что 20.07.2016 года предприятием был произведен повторный замер площади мест стоянок ВС, согласно которого общая площадь 14 мест стоянок равна 5904,72 м², также был произведен перерасчет затрат предприятия на оказание услуги по базированию ВС за 2014 год.

Соответственно, затраты равны 647 137,7 рублей, общая площадь мест стоянок - 5904,72 м², стоимость 1 м² места стоянки под базирование ВС - 109,6 рублей.

При этом, ФКП «Аэропорт Кызыл» документы, подтверждающие, что площадь 14 мест стоянок ВС равна 5904,72 м², в адрес Тывинского УФАС России не представило, мотивировав тем, что места стоянки расположены на перроне аэродрома Кызыл, общая площадь которого составляет 52 000 м², в связи с чем, расчеты площади 14 мест стоянок для базирования ВС проведены предприятием на основе самостоятельных замеров (Письмо ФКП «Аэропорт Кызыл» в адрес Тывинского УФАС России от 30.08.2016 года за вх. № 3757).

18.10.2016 года (вх. № 4292) от ФКП «Аэропорт Кызыл» в адрес Тывинского УФАС России поступили дополнительные письменные пояснения, согласно которых при расчете стоимости услуги по базированию ВС за основу взяты 14 мест стоянок, так как места стоянок № 1 и № 2 занимают только крупногабаритные ВС, которым предприятие предоставляет услугу по сверхнормативной стоянке, что видно из

схемы расстановки и организации воздушных судов на аэродроме Кызыл.

Кроме того, ФКП «Аэропорт Кызыл» полагает, что у РКП «АК «Тува Авиа» имеется альтернатива по выбору места стоянки ВС, так как на территории аэропорта расположены ангары, принадлежащие РКП «АК «Тува Авиа», стоимость услуги за стоянку в ангаре согласно прейскуранту авиакомпании для Ми-8 составляет 34 845 рублей в сутки без НДС, что намного выше стоимости услуги по базированию Ми-8 в аэропорту (38 345,76 рублей в месяц без НДС).

26.10.2016 года, явившийся на рассмотрение дела представитель РКП «АК «Тува Авиа» полностью поддержал доводы, изложенные в заявлении в адрес Тывинского УФАС России. Также представитель РКП «АК «Тува Авиа» представил ответ на запрос ОАО «Омский аэропорт», указав, что в аэропорту Омск стоимость услуги по базированию Ми-8 равна 15964,1 рублей с НДС, что ниже цены, установленной в аэропорту Кызыл.

В свою очередь, представитель ФКП «Аэропорт Кызыл» не согласился с доводами заявителя, по мотивам, изложенным в приведенных выше письменных пояснениях предприятия.

Кроме того, представитель ФКП «Аэропорт Кызыл» указала, что договор на оказание услуги по базированию ВС с РКП «АК «Тува Авиа» был заключен ранее в 2013 году. При этом, заявитель в течении этого времени ни разу не обратился в адрес ФКП «Аэропорт Кызыл» с претензиями, что говорит о согласии заявителя со всеми условиями данного договора, в том числе и со стоимостью услуги по базированию ВС. Также представитель ФКП «Аэропорт Кызыл» добавила, что если РКП «АК «Тува Авиа» не согласно со стоимостью услуги на базирование ВС, то предприятие может воспользоваться услугой стоянки в ангарах, расположенных на территории аэропорта Кызыл и принадлежащих РКП «АК «Тува Авиа».

Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/15-10-16, изучив представленные документы и сведения, выслушав устные пояснения лиц, участвующих в рассмотрении дела, приходит к следующим выводам.

В соответствии с частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

Обязательным элементом состава нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренного частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, является специальный субъект – хозяйствующий субъект, занимающий доминирующее положение.

Согласно статьи 4 Закона о естественных монополиях к сферам деятельности субъектов естественной монополии относятся услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах.

В соответствии с частью 5 статьи 5 Закона о защите конкуренции доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной

монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии.

В силу пункта 1.10 Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов», утвержденных приказом Федеральной службы воздушного транспорта РФ от 06.05.2000 года № 121, аэропортовая деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов - деятельность, осуществляемая юридическими лицами по обеспечению взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, их технического обслуживания и заправки авиационными горюче-смазочными материалами, коммерческому обслуживанию пассажиров, багажа, почты и грузов.

В соответствии с пунктом 2 Федеральных авиационных правил от 23.06.2003 года № 149 аэропортовая деятельность по электросветотехническому обеспечению полетов воздушных судов включает в себя следующие виды работ: централизованное электроснабжение объектов аэропорта; электроснабжение объектов аэропорта по электрическим сетям 0,4 кВ; техническая эксплуатация электроустановок, кабельных, воздушных линий электропередачи; техническая эксплуатация системы светосигнального оборудования; проведение испытаний и измерений при помощи электротехнической лаборатории.

Аэропортовая деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа при внутренних и международных воздушных перевозках, в том числе в залах официальных лиц и делегаций - деятельность по выполнению процедур, связанных с оформлением и осуществлением воздушной перевозки пассажиров и их багажа, а также с предоставлением дополнительных платных или бесплатных услуг с целью удовлетворения соответствующих потребностей пассажиров в соответствии с пунктом 2 Федеральных авиационных правил от 23.06.2003 года № 150.

Из всего вышеизложенного следует, что услуги в аэропортах оказываются хозяйствующими субъектами, осуществляющими аэропортовую деятельность.

Следовательно, услуга по базированию ВС может быть оказана только хозяйствующим субъектом, осуществляющим аэропортовую деятельность.

Кроме того, Тывинским УФАС России проведен анализ (обзор) состояния конкурентной среды на рынке услуг аэропортовой деятельности, оказываемых в аэропортах Республики Тыва авиакомпаниям (включая услугу по базированию ВС) за 2015 год, по результатам которого установлено, что ФКП «Аэропорт Кызыл» является хозяйствующим субъектом, занимающим на исследуемом рынке в пределах территории Республики Тыва, долю в размере 100%, что в соответствии с частью 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции является доминирующим положением - положением хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту или таким хозяйствующим субъектам возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам.

Таким образом, в силу положений статьи 4 Закона о естественных монополиях, статьи 5 Закона о защите конкуренции ФКП «Аэропорт Кызыл» занимает доминирующее положение на рынке услуг аэропортовой деятельности, оказываемых в аэропортах Республики Тыва авиакомпаниям (включая услугу по базированию ВС) на территории Республики Тыва.

Для квалификации действий (бездействия) как злоупотребления доминирующим положением, то есть нарушения антимонопольного законодательства, достаточно наличие или угрозы наступления любого из следующих последствий: недопущения, ограничения, устранения конкуренции или ущемления интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности.

Аэропортовая деятельность регулируется Воздушным кодексом Российской Федерации, другими нормативными актами, регулирующими деятельность в области гражданской авиации; стандартами и техническими нормативными правовыми актами, методическими документами и материалами федерального органа исполнительной власти в области гражданской авиации и его территориальных органов, в том числе Федеральными авиационными правилами, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13.08.2015 года № 246, приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17.07.2012 года № 241 «Об аэронавигационных аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации», приказом Федеральной авиационной службы России от 11.10.1996 года № 71 «О совершенствовании системы аэропортовых сборов, тарифов и цен за наземное обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации», приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20.06.1994 года № ДВ-58 «Об утверждении «Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России», Руководством по эксплуатации гражданских аэродромов в Российской Федерации.

Как указывалось выше цена за наземное обслуживание по предоставлению услуги по базированию ВС не подлежит государственному регулированию и устанавливается ФКП «Аэропорт Кызыл» самостоятельно.

Соответственно, при установлении цены на услугу по базированию ВС, оказываемую РКП «АК «Тыва Авиа», ФКП «Аэропорт Кызыл» должно основываться на экономически обоснованных затратах, понесенных при оказании услуги по базированию ВС.

Из представленных в материалы дела № 04-06-08/15-10-16 документов видно, что в стоимость услуги по базированию ВС ФКП «Аэропорт Кызыл» включены обоснованные и документально подтвержденные затраты, что не противоречит нормам антимонопольного законодательства.

Вместе с тем, ФКП «Аэропорт Кызыл» при расчете стоимости 1 м² места стоянки в размере 78,69 рублей не приняло во внимание следующее:

Согласно схеме генерального плана аэродрома Кызыл, схеме расстановки и организации движения ВС на аэродроме Кызыл расположено 16 мест стоянки ВС

по типам ВС:

-№№ 1, 2 - Ту-154, Ту-134, Як-42

-№№ 3-6 - Як-40, Ан-24, Ан-26,

-№№ 7, 8 - Ми-8,

-№№ 9-11 - Пилатус,

-№№ 12-14 - Ан-2, Ан-3,

-№№ 15-16 - вертолеты на металлических (полосковых) шасси.

Согласно информации ФКП «Аэропорт Кызыл» (вх. № 4292 от 18.10.2016 года) при расчете стоимости услуги по базированию ВС за основу взяты 14 мест стоянок, так как места стоянок № 1 и № 2 занимают только крупногабаритные ВС, которым предприятие предоставляет услугу по сверхнормативной стоянке, что видно из схемы расстановки и организации воздушных судов на аэродроме Кызыл.

Кроме того, ФКП «Аэропорт Кызыл» указывает, что у предприятия сведения о типах вертолетов на металлических шасси, базирующихся в аэропорту Кызыл, отсутствуют, так как предприятие не является эксплуатантом ВС.

С учетом вышеизложенного Тывинским УФАС России при расчете общей площади мест стоянок ВС взяты во внимание габариты вертолета Ми-8, в отношении которого предоставляется услуга по базированию в аэропорту Кызыл, что подтверждается договором от 18.12.2013 года № 22/14-3 и иными материалами дела № 04-06-08/15-10-16.

В Руководстве по эксплуатации гражданских аэродромов в Российской Федерации (далее - РЭГА РФ - 94) приведены габариты самолетов по типам ВС в длину и ширину по размаху крыла.

Согласно таблице № 3.4 РЭГА РФ - 94 следует:

Тип самолета	Габариты самолета, м		
	Длина	Ширина по размаху крыла	Площадь ВС
Як-40	20,36	25,0	509
Ан-24	23,53	29,2	687,07
Ан-26	23,8	29,2	694,96
РС-12 «Pilatus»	14,4	16,23	233,71
Ан-2	12,7	18,17	230,75
Ан-3	12,7	18,17	230,75

Тип вертолета	Габариты вертолета, м
---------------	-----------------------

	Длина	Ширина по размаху крыла	Площадь ВС
Ми-8	25,2	21,3	536,76

Согласно схеме генерального плана аэродрома Кызыл, схеме расстановки и организации движения ВС на аэродроме Кызыл, карте наземного аэродромного движения на аэродроме Кызыл места стоянок ВС №№ 3-6 предназначены для ВС типа Як-40, Ан-24, Ан-26, которые имеют разные габариты.

При этом при оказании услуги по базированию ВС предоставляется любое свободное место стоянки, подходящее для типа и размера воздушного судна.

В силу изложенного Тывинским УФАС России при расчетах для объективности приняты во внимание габариты ВС типа Ан-26 как наиболее крупного среди ВС, для которых отведены места стоянок №№ 3-6 на аэродроме Кызыл.

В приложении № 1.2 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 20.06.1994 года № ДВ-58 «Об утверждении «Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России» приведены значения безопасных расстояний между воздушными судами при их размещении на местах стоянок:

Тип ВС	Минимальное расстояние, м		Площадь по двум сторонам
	Между концами крыльев или лопастей несущих винтов рядом стоящих ВС, размещенных в линию	Между концом крыла или лопасти несущего винта движущегося ВС и любой точкой контура судна, находящегося на стоянке, или препятствия	
Ан-26	6	7	168
Ан-2	3	4	48
Ми-8	11	11	484
PC-12 «Pilatus»	11	11	484

Площади 14 мест стоянок по типам ВС равны:

1. №№ 3-6 равна $4 \cdot (696,96 + 168) = 4 \cdot 864,96 = 3459,84$ м²;
2. №№ 7,8, 15, 16 равна $4 \cdot (536,76 + 484) = 4 \cdot 1020,76 = 4083,04$ м²;
3. №№ 9-11 равна $3 \cdot (233,71 + 484) = 3 \cdot 717,71 = 2153,13$ м²;

4. №№ 12-14 равна $3 \cdot (230,75 + 48) = 3 \cdot 278,75 = 836,25$ м².

Таким образом, общая площадь 14 мест стоянок по базированию ВС равна 10 532,26 м².

Следовательно, с учетом затрат ФКП «Аэропорт» на оказание услуги по базированию ВС в размере 86 835,23 рублей, стоимость 1 м² места стоянки по базированию ВС должна составлять 8,24 рублей.

С учетом вышеизложенного Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/15-10-16 приходит к выводу, что стоимость 1 м² места стоянки по базированию ВС в размере 78,69 рублей, указанная ФКП «Аэропорт Кызыл» в приложении № 1 к договору на оказание услуги по базированию ВС в аэропорту Кызыл от 18.12.2013 года № 22/14-3, заключенному с РКП «АК «Тува Авиа», не соответствует фактическим затратам предприятия, понесенным при оказании услуги по базированию ВС.

Кроме того, в ходе рассмотрения дела № 04-06-08/15-10-16 ФКП «Аэропорт Кызыл» в адрес Тывинского УФАС России представлены письменные пояснения, согласно которых первоначально общая площадь 14 мест стоянок по базированию ВС равнялась 1103,48 м², в последующем - 5904,72 м².

Следовательно, исходя из расчетов ФКП «Аэропорт Кызыл» следует, что затраты предприятия на оказание услуги по базированию ВС равны 86 835,23 рублей, общая площадь 14 мест стоянок по базированию ВС равна 5904,72 м², тогда стоимость 1 м² места стоянки по базированию ВС должна составлять 14,7 рублей, а не 78,69 рублей как установлено в приложении № 1 к договору на оказание услуги по базированию ВС в аэропорту Кызыл от 18.12.2013 года № 22/14-3, заключенному между ФКП «Аэропорт Кызыл» и РКП «АК «Тува Авиа».

При таких обстоятельствах Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/15-10-16 приходит к выводу, что вышеописанные действия ФКП «Аэропорт Кызыл», в части установления необоснованной стоимости 1 м² места стоянки по базированию воздушных судов в аэропорту «Кызыл», нарушают часть 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, являются злоупотреблением доминирующим положением, чем ущемлены права и законные интересы РКП «АК «Тува Авиа» в сфере предпринимательской деятельности.

При этом доводы ФКП «Аэропорт Кызыл» о том, что общая площадь 14 мест стоянок по базированию ВС равна 1103,48 м² и 5904,72 м² отклоняются Комиссией Тывинского УФАС России как противоречащие фактическим обстоятельствам дела и не имеющие документального подтверждения.

Также Комиссия Тывинского УФАС России не принимает во внимание довод ФКП «Аэропорт Кызыл» о том, что у РКП «АК «Тува Авиа» имеется альтернатива услуге по базированию ВС в виде услуги стоянки в ангаре в силу следующего:

1. базирование обеспечивает воздушные суда РКП «АК «Тува Авиа» местами стоянки без ограничения во времени.
2. оплата за базирование ВС начисляется из расчета ежемесячной ставки за базирование ВС пропорционально количеству суток фактического нахождения ВС в аэропорту «Кызыл».

3. тариф за стоянку в ангаре устанавливается на одни сутки (24 часа) или на один час стоянки по типам воздушных судов, соответственно, стоянка в ангаре рассчитана на ограниченное время.

4. ФКП «Аэропорт Кызыл» является аэропортом базирования РКП «АК «Тува Авиа».

Таким образом, услуга по базированию воздушных судов РКП «АК «Тува Авиа» может быть оказана только ФКП «Аэропорт Кызыл» и не может быть заменена на иные услуги.

Кроме того, Комиссией Тывинского УФАС России по рассмотрению дела отклоняется довод ФКП «Аэропорт Кызыл» о том, что предприятие не занимает доминирующее положение на рассматриваемом рынке, поскольку в силу положений статьи 4 Закона о естественных монополиях, статьи 5 Закона о защите конкуренции ФКП «Аэропорт Кызыл» занимает доминирующее положение на рынке услуг аэропортовой деятельности, оказываемых в аэропортах Республики Тыва авиакомпаниям (включая услугу по базированию ВС) на территории Республики Тыва.

Вместе с тем, Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/15-10-16 не соглашается с доводом РКП «АК «Тува Авиа» о том, что в соответствии с подпунктом 22 пункта 2 статьи 149 НК РФ не подлежит налогообложению реализация на территории Российской Федерации услуг, оказываемых непосредственно в аэропортах Российской Федерации и воздушном пространстве Российской Федерации по обслуживанию воздушных судов, включая аэронавигационное обслуживание, в силу следующего.

Согласно [подпункту 22 пункта 2 статьи 149](#) НК РФ не подлежит налогообложению (освобождается от налогообложения) налогом на добавленную стоимость (далее - НДС) реализация услуг, оказываемых непосредственно в аэропортах Российской Федерации и воздушном пространстве Российской Федерации по обслуживанию воздушных судов, включая аэронавигационное обслуживание.

При этом [глава 21](#) НК РФ не содержит определения понятия «услуги, оказываемые непосредственно в аэропортах Российской Федерации и воздушном пространстве Российской Федерации, по обслуживанию воздушных судов» и перечня таких услуг.

Согласно Письма Федеральной налоговой службы России от 11.04.2016 года № СД-4-3/6285@ при решении вопроса об освобождении от налогообложения НДС операций по реализации услуг по обслуживанию воздушных судов можно руководствоваться [приказом](#) Министерства транспорта Российской Федерации от 17.07.2012 года № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации», в котором приведен перечень установленных аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за наземное обслуживание, взимаемых за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации, а также поименованы услуги, за которые они взимаются.

В свою очередь, цена за наземное обслуживание по базированию ВС не включена в указанный перечень установленных аэронавигационных и аэропортовых сборов,

тарифов за наземное обслуживание, соответственно, стоимость услуги по базированию ВС подлежит налогообложению налогом на добавленную стоимость.

Тывинским УФАС России в порядке статьи 48.1 Закона о защите конкуренции 26.10.2016 года было принято заключение об обстоятельствах дела № 04-06-08/15-10-16, направленное в адрес ФКП «Аэропорт Кызыл» и РКП «АК «Тува Авиа».

РКП «АК «Тува Авиа» в соответствии с частью 5 статьи 48.1 Закона о защите конкуренции возражения на заключение об обстоятельствах дела № 04-06-08/15-10-16 в адрес Комиссии Тывинского УФАС России не представлены.

16.11.2016 года (вх. № 4645) ФКП «Аэропорт Кызыл» представило в адрес Тывинского УФАС России возражения на заключение об обстоятельствах дела № 04-06-08/15-10-16, согласно которого:

1. ФКП «Аэропорт Кызыл» указывает, что предприятие не получает прибыли от оказания услуги по базированию ВС, ввиду неплатежей со стороны РКП «АК «Тува Авиа», в связи с чем, понесенные предприятием расходы в полном объеме не погашаются.

Кроме того, предприятие указывает, что с 2014 года расходы увеличились, появились новые статьи затрат, что может повлиять на стоимость услуги по базированию ВС.

Комиссия Тывинского УФАС России отклоняет данный довод предприятия, поскольку неплатежи по договору со стороны РКП «АК «Тува Авиа» не являются основанием для установления ФКП «Аэропорт Кызыл» необоснованной стоимости 1 м² места стоянки по базированию воздушных судов в аэропорту «Кызыл».

Кроме того, увеличение понесенных предприятием расходов, в связи с оказанием услуги по базированию ВС в 2014 году, является основанием для пересмотра ФКП «Аэропорт Кызыл» стоимости 1 м² места стоянки по базированию воздушных судов в аэропорту «Кызыл» в соответствии с фактическими понесенными затратами, что не противоречит действующему законодательству Российской Федерации.

2. ФКП «Аэропорт Кызыл» поясняет, что фактические замеры площади мест стоянок произведены предприятием согласно разметкам, нанесенным на перроне аэропорта «Кызыл» в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.08.2015 года № 262 (далее - ФАП № 262).

Комиссия Тывинского УФАС России отклоняет данный довод предприятия, поскольку данные ФАП устанавливают требования, предъявляемые к гражданским аэродромам, обязательные для выполнения лицами, эксплуатирующими указанные аэродромы, в частности требования о нанесении соответствующих маркировок и разметок на перроне и местах стоянок воздушных судов.

При этом указанные ФАП не определяют порядок проведения замеров площади мест стоянок ВС и не содержат каких-либо обязательных требований к площади

мест стоянок ВС.

Таким образом, наличие разметок на перроне аэропорта «Кызыл» не свидетельствует, что общая площадь 14 мест стоянок ВС на аэродроме Кызыл равна 5904,72 м².

3. ФКП «Аэропорт Кызыл» приводит сравнительную таблицу стоимости услуги по базированию ВС в аэропортах иных субъектов Российской Федерации, указывая, что в аэропорту «Кызыл» установлена наиболее низкая цена на данную услугу.

Комиссия Тывинского УФАС России отклоняет данный довод, поскольку вне зависимости от цены, установившейся на сопоставимых рынках, в силу действующего законодательства в стоимости 1 м² места стоянки по базированию воздушных судов в аэропорту «Кызыл» ФКП «Аэропорт Кызыл» должны быть учтены лишь обоснованные, фактически понесенные затраты, имеющие документальное подтверждение.

4. ФКП «Аэропорт Кызыл» полагает, что услуга по базированию ВС может быть заменена услугой временной стоянки ВС в аэропорту Кызыл.

Комиссия Тывинского УФАС России отклоняет данный довод исходя из следующего:

Согласно пункту 4.15 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17.07.2012 года № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» тариф за временную стоянку на аэродроме устанавливается за предоставление места для стоянки воздушного судна на аэродроме. Тариф устанавливается на одни сутки (24 часа) или на один час стоянки по типам воздушных судов. Плата определяется на основе установленного тарифа и количества суток или часов стоянки воздушного судна. При расчете платы по тарифу, установленному на одни сутки, часть суток определяется как целые сутки.

В свою очередь, базирование обеспечивает воздушные суда РКП «АК «Тува Авиа» местами стоянки без ограничения во времени. Оплата за базирование ВС начисляется из расчета ежемесячной ставки за базирование ВС пропорционально количеству суток фактического нахождения ВС в аэропорту «Кызыл». ФКП «Аэропорт Кызыл» является аэропортом базирования РКП «АК «Тува Авиа».

Таким образом, услуга по базированию воздушных судов РКП «АК «Тува Авиа» может быть оказана только ФКП «Аэропорт Кызыл» и не может быть заменена на иные услуги (на временную стоянку).

5. ФКП «Аэропорт Кызыл» указывает, что Руководство по эксплуатации гражданских аэродромов в Российской Федерации (далее - РЭГА РФ - 94) не подлежит применению с 01.03.2016 года на основании приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 28.01.2016 года № 15.

Комиссия Тывинского УФАС России отклоняет данный довод в силу следующего:

1. на момент заключения ФКП «Аэропорт Кызыл» и РКП «АК «Тува Авиа» договора на базирование ВС в аэропорту Кызыл от 18.12.2013 года № 22/14-3 РЭГА РФ - 94

действовало.

2. В РЭГА РФ - 94 даны основные положения, технологические особенности и рекомендации по эксплуатации элементов и сооружений летных полей аэродромов. В нем приведены ссылки на нормы и правила, регламентирующие требования к аэродромному обеспечению полетов воздушных судов. РЭГА РФ - 94 рассматривает основы аэродромного обеспечения полетов воздушных судов. В нем нашли отражения вопросы, направленные на экономически целесообразное и эффективное выполнение работ по подготовке аэродромов к полетам, а также вспомогательный материал по организации, методикам выполнения, расчетам и документальному оформлению результатов выполненных работ.

Помимо вышеизложенного в РЭГА РФ - 94 (таблица № 3.4) приведены габариты самолетов по типам ВС в длину и ширину по размаху крыла, которые учтены в настоящем решении.

Кроме того, Комиссия Тывинского УФАС России полагает, что приведенные в РЭГА РФ - 94 габариты самолетов по типам ВС не утратили своей актуальности, ввиду издания приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 28.01.2016 года № 15.

6. ФКП «Аэропорт Кызыл» указывает, что в действующем законодательстве Российской Федерации отсутствуют нормативно-правовые акты, устанавливающие методику расчета стоимости услуги по базированию ВС, следовательно, по нерегулируемым видам деятельности аэропорты производят расчеты самостоятельно.

Тывинское УФАС России соглашается с предприятием, что стоимость услуги по базированию ВС не подлежит государственному регулированию и устанавливается ФКП «Аэропорт Кызыл» самостоятельно.

Однако, в стоимость данной услуги должны быть включены обоснованные, фактически понесенные затраты, имеющие документальное подтверждение.

На основании изложенного, руководствуясь статьей 23, частью 2 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, статьей 49 Федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/15-10-16 о нарушении антимонопольного законодательства,

РЕШИЛА:

1. Признать Федеральное казенное предприятие «Аэропорт Кызыл» нарушившим [часть 1 статьи 10](#) Федерального закона от 26.07.2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в части установления необоснованной стоимости 1 м2 места стоянки по базированию воздушных судов в аэропорту «Кызыл».

2. Выдать Федеральному казенному предприятию «Аэропорт Кызыл» предписание

о прекращении нарушения антимонопольного законодательства.

3. Передать материалы дела № 04-06-08/15-10-16 уполномоченному должностному лицу Тывинского УФАС России для принятия решения о возбуждении административного производства.

Председатель Комиссии

Ф.А. Хаджиев

Члены Комиссии

А.В. Кыргыс

Е.А. Орус-оол

В соответствии со статьей 52 Федерального закона от 26.07.2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» решение антимонопольного органа может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня принятия решения в Арбитражный суд Республики Тыва.