

г. Владивосток

29 апреля 2010 года

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Приморскому краю по рассмотрению дел о нарушениях антимонопольного законодательства в составе:

председатель Комиссии – Трякин В.В. – заместитель руководителя Приморского УФАС России, члены Комиссии:

Дегтярев С.А. - начальник аналитического отдела,

Абросимов Д.Е. – начальник отдела антимонопольного контроля,

Яковенко Н.В. – главный специалист-эксперт отдела антимонопольного контроля,

Москальцов А.Ю. - ведущий специалист-эксперт отдела антимонопольного контроля,

рассмотрев 15.04.2010 дело № 34,

возбужденное по обращению ОАО «Международный аэропорт Владивосток» (ул. Портовая, 41, г. Артём, Приморский край, 692756),

в отношении ОАО «Владивосток Авиа» (ул. Портовая, 41, г. Артём, Приморский край),

по признакам нарушения ОАО «Владивосток Авиа» (ул. Портовая, 41, г. Артём, Приморский край) пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в совершении действий по установлению монопольно высокой цены на оказание услуг по наземному обслуживанию воздушных судов,

при участии:

от ОАО «Владивосток Авиа»: заместитель генерального директора по стратегическому планированию Каташонов А.Г.; заместитель начальника финансово-экономического отдела Жданкин Е.Ю.; начальник службы специального транспорта Селиверстов С.Ф.; юрисконсульт Пинчук С.Б.

от ОАО «Международный аэропорт Владивосток»: заместитель начальника финансово-экономической службы Мынта Е.В.;

от ОАО «Аэрофлот»: адвокат Збань И.В.;

от ОАО «Трансаэро»: уведомлены надлежащим образом, не явились;

от Авиакомпании «KOREANAIR»: уведомлены надлежащим образом, не явились.

У С Т А Н О В И Л А:

29.06.2009 в адрес Управления Федеральной антимонопольной службы по

Приморскому краю поступила жалоба (исх. № 718 от 25.06.2009) ОАО «Международный аэропорт Владивосток» (далее - ОАО «МАВ», заявитель) об установлении ОАО «Владивосток Авиа» (далее - ОАО «ВладАвиа») монопольно высоких цен на наземное обслуживание воздушных судов.

ОАО «МАВ» является агентом ОАО «ВладАвиа» по оказанию услуг по наземному обслуживанию воздушных судов (далее - ВС) российских и иностранных авиакомпаний, включающих в себя:

- внутренняя уборка салонов ВС;
- доставка пассажиров к/от ВС;
- посадка/высадка пассажиров в/из ВС (трап);
- обеспечение бортовым питанием;
- буксировка;
- обслуживание санузлов;
- заправка питьевой водой;
  
- услуги бизнес-зала (в т.ч. зала обслуживания официальных лиц и делегаций).

На основании агентского договора, заключенного между ОАО «МАВ» и ОАО «ВладАвиа», ОАО «МАВ» заключило договоры по аэропортовому и наземному обслуживанию с компаниями авиаперевозчиками для предоставления всего спектра услуг последним.

ОАО «МАВ» также предоставлены обращения авиаперевозчиков в отношении стоимости на наземное обслуживание ВС в связи с установленным необоснованным уровнем цен на наземное обслуживание ВС (ОАО «Аэрофлот» исх. № 67.3-280 от 24.06.2009; ОАО «Трансаэро» исх.0101-1865 от 10.06.2009; «Корейн Эйр Ко.Лтд» 10.06.2009).

В заявлении ОАО «МАВ» указывает, что динамика роста цен на вышеперечисленные услуги к уровню прошлого года составила от 15,6 % до 57 %.

Заявитель также указал, что ОАО «ВладАвиа» устанавливает надбавку в размере 40% к установленному тарифу за обслуживание ВС на удаленной стоянке.

В соответствии со ст. 6 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», монопольно высокой ценой товара является цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование (далее - сопоставимый товарный рынок), при наличии такого рынка на территории Российской Федерации или за ее пределами, в том числе установленная:

1) путем повышения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, остались неизменными или их изменение не соответствует изменению цены товара;

б) состав продавцов или покупателей товара остался неизменным либо изменение состава продавцов или покупателей товара является незначительным;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, остались неизменными или их изменение несоразмерно изменению цены товара;

2) путем поддержания или неснижения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, существенно снизились;

б) состав продавцов или покупателей товара обуславливает возможность изменения цены товара в сторону уменьшения;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, обеспечивают возможность изменения цены товара в сторону уменьшения.

Заявитель указал, что после реорганизации в феврале 2008 года, ОАО «ВладАвиа» по разделительному балансу была передана вся наземная техника, используемая в технологических процессах при обслуживании воздушных судов: трапы, перронные автобусы, спец. техника по доставке бортового питания, спец. техника по заправке водой воздушных судов, буксировщики, и т.д.

Согласно ст. 5 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) 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. Доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта, доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов.

Комиссией установлено, что на территории аэропорта Владивосток единственной организацией фактически оказывающей данный вид услуг в период 2008-2009 годы, в силу наличия специальной техники, являлось ОАО «ВладАвиа». Таким образом, Комиссией установлено, что ОАО «Владивосток Авиа», оказывающее услуги по наземному обслуживанию: внутренняя уборка салона ВС, доставка пассажиров к/от ВС; посадка/высадка пассажиров в/из ВС; обеспечение ВС бортовым питанием; буксировка ВС; обслуживание санузлов ВС; заправка ВС питьевой водой, услуги бизнес-зала (в т.ч. зала официальных лиц и делегаций), занимает на рынке данных услуг во временном интервале за 2008 и 2009 (первое полугодие) годы долю 100% и занимает доминирующее положение на рынке вышеуказанных услуг в географических границах «Международный аэропорт Владивосток» (Кневичи).

В соответствии с п. 1 ч.1 ст.10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «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, в том числе: установление монопольно высокой цены на оказание услуг по наземному обслуживанию воздушных судов и ущемлением интересов авиаперевозчиков.

На основании изложенного было возбуждено настоящее дело.

Третьими лицами к участию в данном деле были привлечены компании-авиаперевозчики: ОАО «Аэрофлот», ОАО «Трансаэро», Авиакомпания «KOREAN AIR».

Заявитель при рассмотрении данного дела позицию, изложенную в заявлении поддержал в отношении тарифов на услуги, перечисленные ниже, и предоставил следующие пояснения.

### **1. Тариф за обслуживание пассажиров в «Бизнес-зале».**

Тариф за обслуживание пассажиров в «Бизнес-зале» был установлен ОАО «Владивосток Авиа» в сумме 2500 руб./чел. (с учетом НДС) с 01.09.2008 год (пункт 2.6.5. Прейскуранта ОАО «Владивосток Авиа»), до повышения действовал тариф 2000 руб./чел. (с учетом НДС, действовал с 01.10.2007 года). Прирост стоимости тарифа составил 25 %.

В предоставленных в материалы дела калькуляциях ОАО «Владивосток Авиа» на тариф за обслуживание пассажиров в «Бизнес-зале» на 2008 и 2009 годы показатель «плановые отправки пассажиров» составляют соответственно 3 500 человек и 5 000 человек. Данные показатели существенно меньше, чем фактическое количество обслуженных ОАО «Владивосток Авиа» пассажиров в бизнес - зале, так в 2008 году было обслужено 9 867 человек, из них взрослых 9 768 и 99 детей в возрасте от 2-х до 12 лет. За 11 месяцев 2009 года обслужено 11 215 человек, в том числе взрослых - 11 055 и 160 детей в возрасте от 2-х до 12.

По мнению заявителя, при расчете тарифа за обслуживание пассажиров в Бизнес - зале на 2009 год ОАО «Владивосток-Авиа» должен был применить показатель «плановые отправки пассажиров» или на уровне 2008 года 9818 (9 768 99/2), или возможно с учетом экономического кризиса предусмотреть небольшое снижение плановых отправок пассажиров - 7376 человек.

По мнению ОАО «МАВ» уровень данного тарифа не должен превышать 2000 руб./чел. (с учетом НДС) (12 500 815 руб. /7376 чел.).

В обоснование собственной позиции ответчиком по делу представлены следующие пояснения.

По мнению ответчика по делу, плановые и фактические показатели по обслуживанию пассажиров в «Бизнес – зале» применены заявителем к расчету себестоимости тарифа неверно, т.к. плановые показатели на данную услугу рассчитаны ОАО «Владивосток Авиа» на обслуживание пассажиров (VIP обслуживание) в двух залах ОАО «Владивосток Авиа»: «Бизнес зале» и «Зале

официальных лиц и делегаций», следовательно показатели себестоимости на данный вид услуг необходимо рассчитывать исходя из фактических данных о пассажиропотоке по двум залам.

Общее количество обслуженных пассажиров VIP за 2008 год составило 104492 человек. В плановых расчётах на 2009 год плановый объём обслуживаемых пассажиров составил 8500 пассажиров.

Плановое снижение обслуженных пассажиров составило 19 %, что связано с мировым финансовым кризисом. Уровень снижения объёмов перевозок пассажиров по России в последние месяцы составил 22 %, относительно аналогичного периода предыдущего года. Прогнозы развития рынка давали аналогичные оценки его снижения на 2009 год. Поэтому снижение плановых объёмов на 19 % на момент совершенно обосновано. Превышение фактического объёма обслуженных пассажиров с планируемыми их значениями на 19 % никак не может служить доказательством, что «цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли».

По данным бухгалтерского учёта ОАО «Владивосток Авиа» фактический уровень рентабельности услуги «специальное обслуживание пассажиров VIP» за 2008 и 9 месяцев 2009 года не превышает установленных нормативных значений (в пределах 20%).

В соответствии с утвержденным первым заместителем Министра Транспорта РФ «Порядком регистрации и опубликования аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации и цен на материально технические ресурсы, представляемые эксплуатантов РФ, в аэропортах РФ» от 13 апреля 2001 года № НА 1.15 этот вид услуг не регистрируется в центре расписания тарифов.

ОАО «Владивосток Авиа» стало оказывать услуги пассажирам в «Бизнес-зале» после окончания реконструкции пассажирского терминала 2007 году. ОАО «Международный аэропорт Владивосток» ввело эту услугу в июне 2009 года.

Кроме того, ОАО «Владивосток Авиа» не отражало стоимость продуктов питания, предоставляемых пассажирам VIP на вид услуг «Обслуживание пассажиров VIP», а относил эти затраты на перевозки пассажиров. В связи, с чем себестоимость услуги пассажиров VIP должны быть увеличены на стоимость продуктов питания. В материалы дела представлены подтверждающие документы: анализ счета 41.2 по месту хранения «бар Бизнес-зала» за 2008-2009г.г. Таким бразом, тариф пассажиров VIP не может быть признан монопольно высоким.

Сравнительный анализ уровня тарифов за обслуживание пассажиров в Бизнес-зале:

	Уровень тарифов в рублях без НДС
Хабаровск	2542,37
Красноярск	2542,70
Международный аэропорт Владивосток	2330,50
Владивосток АВИА	2118,64

Таким, образом, по мнению ответчика по делу, тариф на обслуживание пассажиров ОАО «Владивосток Авиа» является самым низким в Дальневосточном регионе.

При рассмотрении порядка формирования данного тарифа Комиссией установлено, что уровень рентабельности обслуживания пассажиров VIP ОАО «Владивосток Авиа» не превышает нормативных и цена не превышает сумму необходимых для производства такого товара и расходов.

Таким образом, Комиссией установлено, что признаки установления ОАО «Владивосток Авиа» монопольно высокой цены (тарифа) на услуги обслуживания пассажиров в Бизнес-зале отсутствуют.

## **2. Тариф на внутреннюю уборку ВС.**

Заявитель, основываясь на материалах предоставленных в дело ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» об обслуживании ВС Боинг 767-300 в аэропортах Петропавловска-Камчатского, Хабаровска, Южно-Сахалинска, Владивостока, указывает, что стоимость внутренней уборки составляет:

- в аэропорту Владивосток -24 528,66 руб. с НДС;
- в аэропорту Петропавловска-Камчатского - 12845 руб. (НДС не облагается);
- в аэропорту Южно-Сахалинска - 12 980,0 руб. с НДС;
- в аэропорту Хабаровска - 12 893,15 руб. (НДС не облагается).

В расчет ставки тарифа ОАО «Владивосток Авиа» за внутреннюю уборку ВС Б-767-300 и Аэробус 330 составлен исходя из планируемых нормо-часов 12 и 13,56 соответственно.

Фактически согласно составленным ОАО «Аэрофлот» и ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» актам хронометража фактического времени затраченного работниками ОАО «Владивосток Авиа» при уборке ВС, установлено, что планируемые норма часы завышены в два раза.

По мнению заявителя тариф за внутреннюю уборку ВС по Б-767-300 установленный ОАО «Владивосток Авиа» на 2009 год не должен превышать 12168,16 руб. ( $1643 \cdot 6 \cdot 216 \cdot 238$ ), на А-330 ( $1643 \cdot 6,67 \cdot 216 \cdot 238$ ) 13467,12 руб.

В этом случае тариф на внутреннюю уборку ВС будет соответствовать уровням тарифов на данный вид деятельности в других аэропортах Дальневосточного региона.

Также, заявитель указывает, что с конца декабря 2009 года ОАО «МАВ» оказывает услуги по внутренней уборке ВС, согласно прейскуранта ОАО «МАВ» стоимость услуг по внутренней уборке Б-767 составляет 9783,75 руб., А-330 - 13976,78 руб.

Ответчик представил следующие пояснения по расчету данного тарифа.

Расчет на внутреннюю уборку воздушных судов выполнен на основе «Методики по расчету нормативной трудоемкости технического обслуживания воздушных судов для определения воздушных тарифных ставок аэропортовых сборов»

утвержденной ГСГА Минтранса России 31 июня 2001г., Приказа Минтранса России №110 от 02 октября 2000г. «об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов эксплуатантов РФ в аэропортах и воздушном пространстве РФ» и технологических карт регламента технического обслуживания завода-изготовителя и разработчика ВС.

При расчете тарифа на внутреннюю уборку воздушного судна типа А-330 ОАО «ВладАвиа» использовало следующую нормативно-техническую документацию:

- технологические карты на внутреннюю уборку, предусмотренные производителем воздушного судна А-330;
- методика по расчету нормативной трудоемкости технического обслуживания воздушных судов для определения ставок аэропортовых сборов, утвержденная ГСГА Минтранса России от 31 июня 2001 года;
- приказ Минтранса № 110 от 02 октября 2000 года «Об авианавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов эксплуатантов РФ в аэропортах и воздушном пространстве РФ» (далее - Приказ Минтранса от 02.10.2000 № 110).

В пункте 1.4. «Временной инструкции по формированию аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов, за обслуживание воздушных судов» № 15.7-230ГА от 23 мая 2001 года (далее Временная инструкция) определен порядок формирования ставок сборов и тарифов.

Трудоемкость оказания каждого вида услуг определяется в нормо-часах на основании отраслевых норм и нормативов или норм и нормативов, установленных в организации (пункт 3.2.2. Временной инструкции)

При разработке норм времени оказания услуг ОАО «Владивосток Авиа» руководствуется «Методическими положениями по нормированию труда в гражданской авиации» (прилагается), в соответствии с которыми производится хронометраж трудоемкости отдельных видов работ. Хронометражные замеры оформляются отчетами.

Объемы выполняемых работ определяются регламентами технического обслуживания (для отечественных воздушных судов) или Руководством по техническому обслуживанию (для воздушных судов зарубежного производства). Порядок выполнения работ на воздушном судне определяется Технологическими картами.

Ответчик по делу отмечает, что отклонение фактической трудоемкости отдельных работ от нормативной не влияет на себестоимость оказания услуг в силу того, что расходы, включаемые в стоимостную основу тарифов носят постоянный характер. Стоимость оказания отдельной услуги определяется делением общей стоимостной основы тарифа на трудоемкость оказанных услуг, рассчитанную по нормативам.

Различие трудоемкости выполнения отдельных видов работ на разных типах воздушных судов определяются их конструктивными особенностями. Например, специалистами авиационно-технического комплекса ОАО «Владивосток Авиа» обобщены пооперационные ведомости на внутреннюю уборку воздушных судов

типа Ту-154, А-330, Боинг 767-300. Пооперационные ведомости сведены в таблицы. Из таблиц следует:

- на воздушных судах иностранного производства увеличено время уборки кресел. Чехлы кресел самолетов иностранного производства имеют карманы, разделенные на 3 секции, в отличие российских самолетов имеющих один карман, что увеличивает трудоемкость из очистки. На самолетах Ту-154 отсутствуют пепельницы (после запрета курения на борту их сняли все авиакомпании, а отверстия заглушили). На иностранных воздушных судах пепельницы не съемные, доработать кресла невозможно, пассажиры используют в полете пепельницы под мусор, поэтому при внутренней уборке необходимо время для уборки пепельниц. Уборка пепельниц затрудняется, так, как пепельницы в большинстве используются для утилизации слепшихся фантиков от взлетных жевательных конфет, жевательной резинки и другого мелкого мусора;

- трудоемкость уборки пола (коврового покрытия) на воздушных судах иностранного производства значительно выше, чем на самолете Ту-154. Разница вызвана следующими причинами: на воздушных судах иностранного производства используются кресла, которые имеют нижний защитный короб, что существенно затрудняет обработку пылесосом коврового покрытия по рядам кресел (под креслами) по сравнению с воздушными судами отечественного производства;

- дополнительно на воздушных судах иностранного производства выполняются работы по протирке мониторов системы салонной информации и развлечения пассажиров;

- продолжительность полетов и самолетов А-330 и Боинг 767-300 в аэропорт Владивосток составляет более 5 часов, а самолетов Ту-154 менее 4,5 часов. При выполнении продолжительных полетов трудоемкость внутренней уборки самолетов значительно увеличивается из-за последствий воздушной болезни, большого засорения туалетов, загрязнения салонов из-за увеличения количества представленного питания на борту и т.д. При централизованном утверждении нормативов трудоемкости отечественных самолетов приказом Министерства гражданской авиации №75/И от 19 декабря 1986 года трудоемкость внутренней уборки увеличивается в 1,3 раза продолжительности полетов более 5 часов. ОАО «Владивосток Авиа» при определении трудоемкости обслуживания самолетов А-330 и Боинг 767 не использовал повышающих коэффициентов, но увеличенная трудоемкость отражена в данных фактических хронометражей;

- на широкофюзеляжных самолетах А-330 и Боинг 767-300 увеличена трудоемкость уборки багажных полок, связанная с их большим внутренним объемом и затрудненным доступом к внутренней полости полок. Полки находятся на высоте превышающие возможности человека иметь доступ к их внутренней поверхности с уровня пола салона и при их обслуживании требуется использование кресел как подставок;

- на самолетах А-330 и Боинг 767-300 при внутренней уборке по сравнению с отечественными самолетами дополнительно выполняются работы по замене подголовников, наволочек на индивидуальных подушках пассажиров, Укладка (упаковка) пледов. Эти работы выполняются в связи, с большой продолжительностью полетов на данных типах, а также требованиями авиакомпаний. Аналогичные работы на самолетах Ту-154 в объемы работ по



внутренней уборке не входят и выполняются по запросу экипажей. На самолетах ОАО «Владивосток Авиа» эту работу выполняют бортпроводники.

При рассмотрении методики расчета и порядка формирования себестоимости тарифа на услугу по внутренней уборке ВС ОАО «ВладАвиа», Комиссией установлено, что методика расчета и порядок формирования себестоимости соответствует Временной инструкции и цена не превышает сумму необходимых для производства такого товара и расходов.

Комиссией установлено, что признаки установления ОАО «Владивосток Авиа» монопольно высокой цены (тарифа) на услуги по внутренней уборке ВС отсутствуют.

### **3. Тариф за обеспечение бортовым питанием.**

Заявитель, основываясь на материалах предоставленных в дело ОАО «Авиационная компания «Трансаэро» об обслуживании ВС Б-767-300 в аэропортах Петропавловска-Камчатского, Хабаровска, Южно-Сахалинска, Владивостока, указывает, что стоимость обеспечения бортового питания составляет:

- в аэропорту Владивосток - 24 949,92 руб. с НДС;
- в аэропорту Петропавловска-Камчатского - 3 123,46 руб. с НДС;
- в аэропорту Южно-Сахалинска - 1 935,2 руб. с НДС;
- в аэропорту Хабаровска - 13 874,23 руб. с НДС

В расчете тарифа ОАО «Владивосток Авиа» за обеспечение бортовым питанием завышена скорость движения автолифта (спецтехника для доставки бортового питания к ВС), в расчете указана скорость движения в час 49 км.

Согласно пункту 6.17 Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации в аэропорту «Владивосток» от 28.03.2008, скорость движения спецтранспорта при подъезде к обслуживаемому воздушному судну, отъезду от него и маневрировании в зоне обслуживания не должна превышать 5 км/ч, скорость движения по перрону к местам стоянок воздушных судов должна быть не более 20 км/ч.

Кроме этого, вход в цех бортового питания расположен на перроне в непосредственной близости от стоянок воздушных судов, поэтому при обслуживании воздушных судов автолифт за 1 час работы проезжает не более 1 км.

По мнению ОАО «МАВ» завышены следующие статьи затрат в расчете тарифа:

- топливо и ГСМ - на сумму 498,26 руб.  $(0,393 * 1\ 9,15 - 9,543\ 9,543 * 24 = 229,03 * 110\% = 251,94\ 750,2 - 251,94 - 498,26\ \text{руб.})$ ;
- износ шин - на сумму 32,84 руб.  $(33,52 / 49 = 0,68\ 33,52 - 0,68 = 32,84\ \text{руб.})$ ;
- затраты на ТО и ремонт - на сумму 429,01 руб.  $(11,36\ 3,1 = 14,46 / 49 = 0,30\ 22 * 9,543 - 209,95\ 209,95\ 0,3 = 210,25\ 639,26 - 210,25 - 429,01\ \text{руб.})$ ;

Тариф работы автолифта(1 часа работы) должен составлять 2304 руб.  $((2560-498,26-32,84-429,01)*120\%*120\%)$ , вместо тарифа установленного ОАО «Владивосток Авиа» - 3686 руб. Отклонение 1382 руб. за 25 мин. (норма включенная в расчет тарифа) обслуживания отклонение составило 580,44 руб.

По мнению заявителя, расходы на время обслуживание автолифта не должны умножаться на коэффициент приведения. Согласно расчета ОАО «Владивосток Авиа» автолифт должен работать при обслуживании Б-767-300 в течение  $0,42 \text{ ч.} * 8,41 = 3,53 \text{ ч.}$ , фактически при проведении хронометража рабочего времени максимально время работы автолифта составило 0,95 ч.

Стоимость одного обслуживания приведена в таблице.

Типы ВС	Предельное кол-во кресел	Коэффициент приведения	Стоимость экономически обоснованная	Тариф ОАО «ВладАвиа»
ТУ-204	214	6,69	8779	16826
ТУ-154	164	5,13	7269	12895
ЯК-40	32	1,00	1936	2516
Б-737-200	149	4,66	6814	11715
Б-737-800	149	4,66	6814	11715
Б-767-300	269	8,41	10444	21150
		6814		
А-330-200	293	9,16	11170	23037
А-330-301	327	10,22	12196	25710
А-320	179	5,59	7714	14074
А-310	280	8,75	10773	22015
А-319	179	5,59	7714	14074
Б-757	239	7,5	9563	18870
Ил-62	168	5,25	7385	13209
А-330-200	241	7,53	9592	

При расчете стоимости экономически обоснованной стоимости, тариф 967,87 руб. (из расчета ОАО «Владивосток Авиа») умножался на коэффициент приведения к полученному результату прибавлялся тариф за час работы автолифта (кроме типов ВС ЯК-40 и Ан-24, где к полученному результату прибавлялся 0,42 часа работы автолифта).

Относительно применения в расчёте коэффициента приведения ОАО «Владивосток Авиа» поясняет следующее.

Приказом генерального директора ОАО «Владивосток Авиа» от 31 декабря 2008 года № 3461 ОАО «Владивосток Авиа» ведет отдельный учёт доходов и расходов по виду деятельности «Обеспечение бортовым питанием». В стоимостную основу тарифа за обеспечение бортовым питанием на основании пункта 4.5 Приказа Минтранса 20 02.10.2000 года № 110 включены только следующие расходы службы бортового питания:

- по загрузке с борта воздушного судна в транспортное средство съёмного оборудования и бортовой посуды;
- по доставке и выгрузке съёмного оборудования бортовой посуды в цех бортового

питания с борта судна;

-утилизация отходов и санитарной обработке съёмного оборудования;

- по погрузке бортового питания на транспортное средство и доставке его к воздушному судну;

- по доставке бортового питания к воздушному судну;

- по передаче и погрузке бортового питания на борт воздушного судна.

Финансово-экономические показатели деятельности ОАО «Владивосток Авиа» на оказания услуг сторонним организациям «обеспечение бортовым питанием» в 2008, 2009 гг. были представлены в Приморское УФАС России под грифом коммерческая тайна, поэтому в Решении отражены быть не могут (оборотносальдовая ведомость по счету 90.2, оборотно-сальдовая ведомость 25,

расчет рентабельности представлен отдельной справкой, в которой отражены доходы, расходы по счетам 90.1, 90.3, 90.2.)

Вместе с тем следует отметить, что ОАО «Владивосток Авиа» необоснованно отразило затраты «стоимость бортовой посуды» на вид деятельности «обеспечение бортовым питанием». В соответствии с пунктом 4.5 Приказа Минтранса 20 02.10.2000 года № 110 затраты по статье расходов стоимость бортовой посуды ОАО «Владивосток Авиа» не должны включаться в стоимость тарифа «обеспечение бортовым питанием».

В 2008 году в состав затрат тарифа «обеспечение бортовым питанием» необоснованно были включены суммы затрат по статье «Пищевая посуда». При исключении из состава затрат необоснованно включённых расходов по статье затрат «Пищевая посуда», фактическая рентабельность (прибыль без НДС/себестоимость без НДС\* 100) по виду деятельности «обеспечение бортовым питанием» в 2008 году составит 54%.

В 2009 году (за 9 месяцев) в расходы по бортовому питанию необоснованно были включены суммы по статье «Пищевая посуда» При исключении из состава затрат необоснованно включённых расходов по статье затрат «Пищевая посуда», фактическая рентабельность по виду деятельности «обеспечение бортовым питанием» в 2009 году составит 72,27%

В соответствии с П.7 Постановления Правительства Российской Федерации от 17 сентября 1992 г. N 724 «О Государственном регулировании цен на энергоресурсы, другие виды продукции и услуги» предельный уровень рентабельности при формировании свободных тарифов на перевозки пассажиров воздушным транспортом и связанные с ними работы и услуги составляет 20 процентов к себестоимости.

По информации представленной ОАО «Владивосток Авиа (исх. б/н. от 22.03.2010) при формировании тарифа руководствуется «Временной инструкции по формированию аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание воздушных судов № 15.7-230ГА от 23 мая 2001 года (далее Инструкция). В соответствии с п. 1.3.2, 3.3.4, 3.1, 3.2.1 вышеуказанной Инструкции и методикой расчёта на основании отчётных данных за 2008 год, индекса роста

затрат в 2008 году, и плановых приведённых показателей объёма услуг в натуральном выражении в 2009 году базовый тариф на обеспечение бортовым питанием по следующей формуле.

Предельный базовый тариф по обеспечению бортовым питанием в 2009 году = (Фактические расходы за 2008 год \* величину инфляции в 2008 году по данным Госкомстата 113.3 % / плановый объём приведённых самолёто-вылетов в 2009 году)\*предельный уровень рентабельности 120% /100 %

ОАО «Владивосток Авиа» 22.05.2009 установило базовый тариф на «обеспечение бортовым питанием» 2516 рублей (тип ВС Як-4), по другим типам воздушных судов базовый тариф умножается на коэффициент приведения для данного типа воздушного судна.

Приморским УФАС был рассчитан базовый тариф по обеспечению бортовым питанием сторонних авиакомпаний резидентов РФ на 2009 год, с учётом исключения из фактических расходов за 2008 год суммы затрат по статье «Пищевая посуда» за 2008. Комиссия пришла к выводу, что базовый тариф на «обеспечение бортовым питанием» сторонних авиакомпаний резидентов РФ не может превышать 2050,23 рублей (ВС типа Як-4), по другим типам воздушных судов базовый тариф умноженный на коэффициент приведения для данного типа воздушного судна.

При рассмотрении представленных ответчиком по делу материалов, Комиссией установлено следующее: ОАО «Владивосток Авиа» отразил в бухгалтерском учете за 2008 год стоимость бортовой посуды на сумму 4 849 923,32 рубля на вид деятельности «обеспечение бортовым питанием».

Вместе с тем, данный вид затрат общество в соответствии пунктом 4.5 Приказа Минтрансса от 20.02.10.2000 № 110 относить на данный вид деятельности не может.

Таким образом, Комиссией установлено, что ОАО «Владивосток Авиа» установлена монопольно высокая цена (тариф) на услугу по обеспечению бортовым питанием, путем установления цены (тарифа), которая превышает сумму необходимых для производства и реализации данной услуги расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке.

#### **4. Тариф за посадку или высадку пассажиров (трап).**

По мнению заявителя при расчете тарифа занижены показатели «объёма транспортных средств» так за 2008 год указано, что показатель составит - 7028, за 2009 год -7058. Фактически объём транспортных средств за 2008 год составил 10231, за 11 месяцев 2009 года- 8152.

Заявитель указывает, что исходя из расчета ОАО «Владивосток Авиа» за 2009 год итого расходов с учетом накладных расходов 11605138,70 руб., при реальном показателе обслуживания 8 200 рублей. Экономически обоснованным, по мнению заявителя, является тариф 1700 руб. (11605138,7/8200 \*120%=1700), который и действовал в ОАО «Владивосток Авиа» до 20.06.2009 года (до повышения тарифа). С 20.06.2009 года тариф был увеличен на 13,3 % и был установлен на уровне 1926 руб.

Ответчик представил следующие пояснения.

В расчет по определению стоимости трапа включен средний лизинговый платеж в месяц.

Планирование затрат на 2009 год проводилось в самый разгар мирового финансового кризиса, когда объем перевозок упал на 22 % относительного аналогичного периода 2008 года. При планировании этот показатель был учтен.

Фактические объемы на 2009 год оказались выше плановых, но выше плановых оказалась и себестоимость из заниженного планового значения по статье аренда оборудования и автотранспорта.

Указанная информация, подтверждается данным бухгалтерского учета ОАО «ВладАвиа».

Финансово-экономические показатели деятельности ОАО «Владивосток Авиа» на оказания услуг сторонним организациям «посадка/высадка пассажиров (трап)» в 2008, 2009 гг. были представлены в Приморское УФАС России под грифом коммерческая тайна, поэтому в Решении отражены быть не могут (договоры лизинга оборудования № 23Л-2007 ВА от 04.04.2007 и № 13Л-2005ВА от 28.12.2005, и документы, подтверждающие лизинговые платежи – счет-фактуры и платежные поручения, и иные)

Себестоимость тарифа за посадку/высадку пассажиров 2111 рублей. Зарегистрированный в настоящее время тариф составляет 1926 рублей, что ниже фактической себестоимости.

Рассмотрев материалы дела, заслушав пояснения сторон, Комиссия не усматривает признаков установления монопольно высокой цены, в действиях ОАО «Владивосток Авиа», по установлению тарифа на посадку/высадку пассажиров в размере 1926 рублей.

## **5. Тариф за буксировку.**

По мнению заявителя в расчетах тарифа завышена скорость движения аэродромного тягача. Согласно предоставленного ОАО «Владивосток Авиа» расчету за один час работы аэродромный тягач проезжает 49 км.

Согласно пункту 6.17 Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации в аэропорту «Владивосток» от 28.03.2008, скорость движения спецтранспорта при подъезде к обслуживаемому воздушному судну, отъезду от него и маневрировании в зоне обслуживания не должна превышать 5 км/ч, скорость движения по перрону к местам стоянок воздушных судов должна быть не более 20 км/ч.

Кроме этого, услуга по буксировке ВС оказывается на перроне. При обслуживании воздушных судов тягач за одно обслуживание проезжает не более 0,1 км.

За счет завышения пробега тягача за одно обслуживание завышаются расходы по статьям затрат «топливо и ГСМ» (на 1520,65 руб.), «износ шин» (на 67,17 руб.) и затраты на ТО и ремонт (на 1353,69 руб.), всего себестоимость завышена на 2941,51 руб. (при расчете, что за час работы тягач проезжает не 49 км, а 1 км).

Таким образом экономически обоснованным тарифом одного часа работы тягача является -  $530 \text{ руб.} \cdot (3309 - 2.941) \cdot 120\% \cdot 120\%$ , вместо тарифа в 4751 руб.

В расчете тарифа указано время работы ИТС ОАО «Владивосток Авиа» в количестве 2 часов 30 мин.

ОАО «МАВ» составил акты хронометража рабочего времени технологической операции «буксировка ВС», согласно данного акта время работы техника при выполнении данной операции составляет не более 15 минут.

До повышения тарифа за буксировку с 20.06.09 г. до 4000 руб., действовал тариф 2966 руб., прирост стоимости тарифа составил 34,86 %.

ОАО «МАВ» считает, что экономически обоснованной суммой тарифа может являться тариф, который действовал до повышения стоимости 2966 руб.

В обоснование собственной позиции ответчиком по делу представлены следующие пояснения.

В Приморское УФАС России исх. № 137 от 20 января 2010 года ответчиком представлены документы, подтверждающие расходы, заложенные в расчет стоимости за буксировку, доставку пассажиров к/от ВС.

При расчете тарифов стоимость автомобильного топлива увеличивается на 26% за счет расходов на подогрев спецмашин в зимнее время, для поддержания полной технической готовности к работе перерывах между обслуживаниями ВС, расходуются смазочные материалы и охлаждающие жидкости, что приводит к увеличению стоимости топлива в плановом расчете себестоимости.

ОАО «ВладАвиа» в расчетах плановых смет указывает скорость движения автотранспорта по перрону – 49 км/час.

Скорость движения в размере 49 км/час является приведенной величиной.

Использование приведенной технической скорости, по мнению ответчика по делу, необходимо, т.к. при планировании применения специального автотранспорта в расчетах необходимо учитывать следующее:

- автотранспорт может использоваться в движении для оказания услуг без привода рабочих механизмов от основного или дополнительного двигателя;
- автотранспорт помимо использования непосредственно в процессе оказания услуг, в силу технологических и производственных условий работы выполняет пробег необходимый для его технологической подготовки к работе (пробег на заправку, в ремонт на техническое обслуживание, в зону ожидания, для смены оборудования, например буксировочного водила и т.д.)
- автотранспорт расходует моторесурс основного двигателя без своего движения в процессе выполнения работ для привода рабочих механизмов (подъем автолифта, создание давления в гидравлической системе, привод механической очистки санузлов и т.д.);
- автотранспорт расходует моторесурс дополнительного двигателя,

установленного для привода рабочих механизмов (выработка электроэнергии, создание давления в системе заправки специальных жидкостей и т.д.);

- автотранспорт расходует моторесурс не только в процессе своего движения, но и в процессе подготовки производства (прогрев), технологических особенностей работы (ожидание выполнения операции, например, ожидание начала буксировки, связанное с окончанием заправки воздушного судна и /или посадки пассажиров и т.д.)

Все эти особенности использования специального автотранспорта учитываются применением приведенной схемы среднетехнической скорости движения автотранспорта. Приведенная среднетехническая скорость движения определялась на основании статических данных пробега и наработки специальных машин и наработки их двигателей для привода рабочих механизмов за 2007 и 2008 годы. Нарботка двигателей для привода рабочих механизмов приводится к пробегу автотранспорта.

Данная методика, по мнению ответчика, является общепринятой. ООО «Аудиторская фирма Эксперт» (далее – Аудитор) провело экспертизу данной методики. Аудитор провел независимое исследование действующих ведомственных нормативных документов и установил, что данный порядок централизованно применяется в государственных ведомствах, а также при оценке страховой стоимости автотранспорта.

В выводах Аудитора указывается «Применение ОАО «Владивосток Авиа» методики приведения наработки (моточасов) специального Оборудования автотранспорта к пробегу и использование среднестатистической скорости движения автотранспорта при планировании расходов на эксплуатацию, и содержание специальных машин является правомерным и экономически обоснованным».

Ответчик по делу указал, что приведение моточасов к пробегу используется только на этапе планирования себестоимости и никак не влияет на фактическую себестоимость, отражаемую в бухгалтерском учёте.

В бухгалтерском учёте затраты на содержание специального автотранспорта отражаются по факту, никаких систем приведения при этом не используются.

Кроме того, ответчик по делу пояснил, что ссылка ОАО «МВБ» на акты хронометража ОАО «Аэрофлот» и ОАО «Трансаэро» является несостоятельной, поскольку указанные акты являются односторонним документом, составленным заинтересованным лицом и соответственно не могут являться доказательством.

Рассмотрев материалы дела, заслушав пояснения сторон, Комиссией сделаны следующие выводы.

ОАО «Владивосток Авиа» 22.05.2009 установила тариф на буксировку воздушных судов тягачами Белаз 74211, SHORF 396 (далее тариф на буксировку ВС) в размере 4000 рублей, с 01.07.2008 по 22.05.2009 вышеуказанный тариф был установлен в размере 2966 рублей. В результате тариф на буксировку ВС вырос на 35 %, при этом рост индекса цен (коэффициент инфляции) по данным Госкомстата за 2008 год составил 13,3%. В обоснование установленного 22.05.2009 тарифов на наземное обслуживание воздушных судов ОАО «Владивосток Авиа» представил в

Приморское УФАС расчёты тарифов на наземное обслуживание, в том числе на буксировку ВС (исх. 1700 от 27.07.2009, приложение 4,5,6).

В рамках рассмотрения дела Комиссией установлено, что при расчёте тарифа на буксировку ВС ОАО «Владивосток Авиа» в затраты необоснованно были включены расходы ГСМ на работу спецоборудования, ввиду его отсутствия на тягачах Белаз 74211, SHOPF 396.

Таким образом, Комиссией при рассмотрении данного дела установлено, что ОАО «Владивосток Авиа» установлена монопольно высокая цена (тариф) на услугу по буксировке воздушного судна, путем установления цены (тарифа), которая превышает сумму необходимых для производства и реализации данной услуги расходов и прибыли.

На основании вышеизложенного Приморским УФАС был сделан перерасчёт тарифа из которого были исключены расходы ГСМ на работу спецоборудования по методике расчёта тарифа на буксировку ВС ОАО «Владивосток Авиа».

Расходы ГСМ на работу спецоборудования в час с учётом 20 % рентабельности (прибыльности) = (норма расхода топлива на 1 час работы спецоборудования с учётом внутригаражных расходов до 0,5% ГСМ до 10%) \*24 рубля за литр ГСМ накладные расходы 20% от расходов рентабельность (прибыль) 20% от всех расходов.

Расходы ГСМ на работу спецоборудования в час с учётом 20 % рентабельности (прибыльности) для тягача Белаз 74211 составили 126,21 рублей в час:

$(3,32 * 1,1) * 24 \text{ р./л} * 1,2 \text{ накладные расходы} * 1,2 \text{ рентабельность} = 126,21 \text{ руб/ч.}$

Расходы ГСМ на работу спецоборудования в час с учётом 20 % рентабельности (прибыльности) для тягача SHOPF 396 составили 236,46 рублей в час:

$(6,22 \text{ л/ч} * 1,1) * 24 \text{ р./л} * 1,2 \text{ накладные расходы} * 1,2 \text{ рентабельность} = 236,46 \text{ рублей в час.}$

Средняя величина расходов ГСМ на работу спецоборудования для расчёта тарифа на буксировку ВС, с учётом рентабельности и времени работы тягачей на одну буксировку 15 минут или 0,25 часа составила 45,33 руб рублей на одну буксировку:

$(126,21 \text{ } 236,46) / 2 * 0,25 = 45,33 \text{ рублей на одну буксировку.}$

Рассчитанный тариф на буксировку ВС = установленный тариф на буксировку 4000 рублей на 1 ВС – средняя величина расходов ГСМ на работу спецоборудования для расчёта тарифа на буксировку ВС, с учётом рентабельности и времени работы тягачей на одну буксировку 45,33 руб. = 3954,67

Комиссия пришла к выводу, что тариф на буксировку воздушных судов тягачами Белаз 74211, SHOPF 396 не может превышать 3954,67 рублей.

Вместе с тем, Комиссия пришла к выводу, что использование коэффициента приведения – приведенной скорости при расчете себестоимости работы специальной техники не противоречит п. 1.3.2. «Временной инструкции по



формированию аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание воздушных судов № 15.7-230ГА от 23 мая 2001 года которым определены основные принципы определения затрат по видам деятельности: либо на основании отчетных данных и индекса роста затрат в планируемом периоде, либо расчетно-пропорционально показателю объема продукции в натуральном измерении и/или трудоемкости соответствующих работ (услуг), времени (степени) использования основных производственных фондов и пр. Данный вывод Комиссии подтвержден материалами заключения ООО «Аудиторская фирма Эксперт» (лицензия на осуществление аудиторской деятельности № Е 000775 от 25.06.2002 № 123, сроком действия до 25.06.2012)

## **6. Надбавка к тарифу за обслуживание ВС на удаленной стоянке в размере 40%.**

Заявитель поддержал позицию, изложенную в заявлении исх. № 718 от 25.06.2009. При рассмотрении Комиссией данного дела заявителем и третьим лицом представлены пояснения из которых следует, что на удаленной стоянке обслуживались воздушные суда ОАО «Аэрофлот» типа AIRBUS A-330-200.

ОАО «Аэрофлот» представлена в материалы дела информация о перечне услуг, к которым применялась указанная надбавка.

ОАО «ВладАвиа» применял надбавку к тарифам по наземному обслуживанию ВС по следующим услугам:

- посадка/высадка пассажиров (трап);
- доставка пассажиров к/от воздушного судна;
- перевозка экипажа на пероне;
- буксировка «Белаз» 74211;
- обслуживание санузлов;
- заправка питьевой водой.

Увеличение ставок указанных тарифов за обслуживание на удаленной стоянке действовало в период с 14.05.2009 по 31.12.2009.

С 01.01.2010 Ответчик по делу данную надбавку не применял.

Ответчик по делу представил в материалы дела экономическое обоснование применения 40% повышающего коэффициента к расчетам на наземное обслуживание воздушных судов. По мнению ответчика, применение 40% надбавки к тарифу обосновано, возникновение затрат проходит по каждому сбору, т.к. данная стоянка находится на определенном удалении, поэтому требуется осуществление дополнительных затрат, связанных с доставкой технического персонала, материалов и времени передвижения спецтранспорта.

Комиссия не может согласиться с правоммерностью доводов ответчика по делу по следующим основаниям.

ОАО «Владивосток Авиа» при расчете тарифов на обслуживание применяет корректирующие коэффициенты: норма-часы и коэффициенты приведения. Данные

коэффициенты применяются для расчета тарифа с учетом фактических затрат ОАО «Владивосток Авиа» на оказание перечисленных услуг, в которые включены в том числе фактические временные затраты на обслуживание ВС на удаленной стоянке.

Кроме того, п. 2.5 приказа Минтранса от 02.10.2000 № 110 установлено, что тарифы за наземное обслуживание устанавливаются для каждой организации ГА (гражданской авиации), предоставляющей услуги по наземному обслуживанию в аэропортах Российской Федерации, отдельно.

Порядок регистрации и опубликования аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации и цен на материально-технические ресурсы, предоставляемые эксплуатантам Российской Федерации в аэропортах Российской Федерации утвержден Первым заместителем Министра транспорта РФ 13.04.2001 № НА 1.15 и производится Центром расписания и тарифов ЗАО «Транспортная клиринговая палата».

Приказом ФСТ РФ от 18.09.2007 N 244-т/3 установлено, что ставки аэропортовых сборов и тарифы за наземное обслуживание воздушных судов в аэропортах Российской Федерации являются предельными максимальными.

В соответствии с п. 2 приложения № 2 к приказу Минтранса от 02.10.2000 № 110 Применение ставок сборов, тарифов за наземное обслуживание и цен на материально-технические ресурсы, не зарегистрированных и/или не опубликованных в установленном порядке, не допускается.

Регистрация надбавок к тарифу за обслуживание воздушных судов на удаленной стоянке нормативно-правовыми актами не предусмотрена.

Таким образом, Комиссией установлено нарушение ОАО «Владивосток Авиа» ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившееся в установлении и применении 40% надбавки к установленному тарифу на наземное обслуживание воздушных судов, результатом чего явилось ущемление интересов ОАО «Аэрофлот».

По результатам рассмотрения данного дела Комиссией Приморского УФАС России в отношении ОАО «Владивосток Авиа» не установлено наличие нарушения норм антимонопольного законодательства по установлению монополично высокой цены на следующие виды услуг по наземному обслуживанию воздушных судов:

- внутренняя уборка салонов ВС;
- доставка пассажиров к/от ВС;
- посадка/высадка пассажиров в/из ВС (трап);
- обслуживание санузлов;
- заправка питьевой водой;
- услуги бизнес-зала

По результатам рассмотрения данного дела Комиссией установлено нарушение ОАО «Владивосток Авиа» пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося совершении действий по установлению монополично высокой цены на услуги по наземному

обслуживанию воздушных судов, включающих:

-обеспечение бортовым питанием, в размере ставки базового тарифа 2516 рублей, вместо экономически обоснованной, «справедливой» ставки базового тарифа 2050,23 рублей;

-буксировка воздушного судна в размере ставки базового тарифа 4000 рублей, вместо экономически обоснованной, «справедливой» ставки базового тарифа 3954,67 рублей.

По результатам рассмотрения данного дела Комиссией установлено нарушение ОАО «Владивосток Авиа» части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в совершении действий по установлению 40% надбавки за обслуживание воздушных судов на удаленной стоянке (ВС ОАО «Аэрофлот» AIRBUS A-330-200) по услугам: посадка/высадка пассажиров, доставка пассажиров в/от воздушного судна (транспорт), перевозка экипажа, буксировка, обслуживание санузлов, заправка питьевой водой.

С учетом изложенного, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-3 статьи 41, пунктом 2 части 1 статьи 48, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»

РЕШИЛА:

1. Признать факт нарушения ОАО «Владивосток Авиа» (ул. Портовая, 41, г. Артём, Приморский край) пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в совершении действий по установлению монопольно высокой цены на услуги по наземному обслуживанию воздушных судов, включающих:

-обеспечение бортовым питанием, в размере ставки базового тарифа 2516 рублей, вместо экономически обоснованной, «справедливой» ставки базового тарифа 2050,23 рублей;

-буксировка воздушного судна, в размере ставки базового тарифа 4000 рублей, вместо экономически обоснованной, «справедливой» ставки базового тарифа 3954,67 рублей.

2. Признать факт нарушения ОАО «Владивосток Авиа» (ул. Портовая, 41, г. Артём, Приморский край) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в совершении действий по установлению 40% надбавки за обслуживание воздушных судов на удаленной стоянке (ВС ОАО «Аэрофлот» AIRBUS A-330-200) по услугам: посадка/высадка пассажиров, доставка пассажиров в/от воздушного судна (транспорт), перевозка экипажа, буксировка, обслуживание санузлов, заправка питьевой водой.

3. Выдать обязательное к исполнению предписание об устранении допущенных нарушений норм антимонопольного законодательства, а именно: об установлении экономически обоснованного тарифа на услуги:

-обеспечение бортовым питанием, в размере ставки базового тарифа 2050,23 рублей;

-буксировка воздушного судна в размере ставки базового тарифа 3954,67 рублей.

4. В связи с добровольным устранением нарушения антимонопольного законодательства в части установления 40% к тарифам на услуги по наземному обслуживанию воздушных судов на удаленной стоянке предписание об устранении нарушений норм антимонопольного законодательства не выдавать.