

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об обстоятельствах дела № 012/01/10-943/2020 о нарушении антимонопольного законодательства

«21» июля 2021 года
Йошкар-Ола

Г.

Комиссия Марийского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

- заместитель руководителя – начальник отдела аналитической работы и контроля хозяйствующих субъектов, председатель Комиссии;
- главный специалист - эксперт отдела аналитической работы и контроля хозяйствующих субъектов, член Комиссии,
- ведущий специалист - эксперт отдела аналитической работы и контроля хозяйствующих субъектов, член Комиссии,

рассмотрев дело №012/01/10-943/2020, возбужденное в отношении ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» по признакам нарушения части 1 статьи 10, пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в установлении Приказом от 10.06.2020 монопольно высокой стоимости на товары, работы, услуги, предоставляемые в аэропорту г.Йошкар-Ола, а также необоснованном установлении платы за тариф «Парковка а/машин у зала»,

в отсутствии лиц, участвовавших в деле,

УСТАНОВИЛА:

Дело о нарушении антимонопольного законодательства возбуждено в отношении ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» по признакам нарушения части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в установлении Приказом от 10.06.2020 экономически необоснованной стоимости на товары, работы, услуги, предоставляемые в Аэропорте «Йошкар-Ола».

Комиссия Марийского УФАС России в ходе рассмотрения дела установила также признаки нарушения части 1 статьи 10 Закона о

защите конкуренции, выразившегося необоснованном установлении платы за услугу «Парковка а/машин у зала» (протокол заседания комиссии от 14.04.2021, определение об отложении рассмотрения дела от 14.04.2021).

Кроме того, Комиссия Марийского УФАС России, изучив представленные ответчиком документы и пояснения, пришло к выводу о наличии в действиях ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» признаков нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции в связи с установлением монопольно высокой цены в соответствии с приказом от 10.06.2020 на аэропортовые услуги ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» (протокол заседания комиссии от 21.07.2021, определение об отложении рассмотрения дела от 21.07.2021).

ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» в ходе рассмотрения дела пояснило, что увеличение себестоимости на 55-56% по каждому виду тарифов объясняется тем, что тарифы рассчитывались и утверждались по итогам 9 месяцев 2013 года. С 2013 года до июля 2020 года тарифы не пересматривались. Регулярные авиарейсы с аэродрома Йошкар-Ола прекратились с 01.01.2016 и были возобновлены с 22.07.2019. По истечении года с момента возобновления регулярных авиарейсов, как поясняет учреждение, возникла необходимость пересмотра тарифов.

Исследовав представленные в материалы дела доказательства (документы), оценив их в совокупности и взаимосвязи, Комиссия Марийского УФАС России приходит к следующим выводам.

Согласно части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон 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.

Приведенный в указанной норме перечень действий, которые могут быть признаны нарушением антимонопольного законодательства, не является исчерпывающим.

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 10 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, в том числе путем установления, поддержания монопольно высокой или монопольно низкой цены товара.

Из системного толкования положений статьи 10 ГК РФ и статьей 3 и 10 Закона о защите конкуренции следует, что для квалификации действий (бездействия) как злоупотребления доминирующим положением достаточно наличия (или угрозы наступления) любого из перечисленных последствий.

Для признания действий субъектов нарушающими требования части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции необходимым условием является установление факта занятия хозяйствующим субъектом доминирующего положения и наступления (возможности наступления) определенных в этой норме последствий.

В соответствии со статьей 5 Закона 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 других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарных рынок другим хозяйствующим субъектам. В частности, доминирующим признается положение хозяйствующего субъекты доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов (пункт 1 части 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции). Доминирующим признается также положение хозяйствующего субъекта – субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии (часть 5 статьи 5 Закона о защите конкуренции).

В силу статьи 3 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» естественная монополия – состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствии конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цен на этот товар, чем спрос на другие виды товаров.

Положения статьи 4 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» относят к субъектам естественной монополии, осуществляющим оказание услуг в аэропортах (абзац 4 части 1 статьи 4).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.04.2008 № 293 утвержден перечень услуг субъектов естественных монополий в аэропортах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством, к которым относят: обеспечение взлета, посадки и стоянки воздушных судов, предоставление аэровокзального комплекса, обеспечение авиационной безопасности, обслуживание пассажиров, обеспечение заправки воздушных судов авиационным топливом, хранение авиационного топлива.

Приказом ФСТ России от 09.09.2010 № 442-т ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» включено в Реестр субъектов естественных монополий на транспорте, в отношении которых осуществляются государственное регулирование и контроль, под регистрационным номером 12/2/1. Также для ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» приказом Республиканской службы по тарифам Республики Марий Эл №43 от 30.09.2013 установлены тарифы на услуги, оказываемые в аэропорту г. Йошкар-Ола: сбор за взлет-посадку; сбор за предоставление аэровокзального комплекса (АВК); сбор за обеспечение авиационной безопасности; обслуживание пассажиров; хранение авиационного топлива; обеспечение заправки авиационным топливом; сбор за стоянку.

Таким образом, ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» является субъектом естественной монополии на рынке оказания данных услуг, следовательно, учреждение занимает доминирующее положение на рассматриваемом рынке.

Кроме того, Марийским УФАС России установлено, что ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» в аэропорту г. Йошкар-Олы оказывает и иные услуги, не отнесенные к деятельности естественных монополий: обслуживание пассажиров без регистрации; обработка грузов и почты; загрузка и выгрузка балласта на/с борт ВС; посадка или высадка пассажиров (трап); доставка пассажиров; специальное обслуживание пассажиров; специальное обслуживание убывающих пассажиров; специальное обслуживание прибывающих и транзитных пассажиров; персональная охрана воздушного судна; персональное сопровождение пассажиров; персональное сопровождение багажа, грузов и почты; составление плана полета; медицинский осмотр членов экипажа; доставка экипажа; ПВК-жидкость (ИМ); противооблединительная жидкость тип 1; противооблединительная жидкость тип 4 («Максфлайт» или т.п); дезинфицирующий препарат «Хани Би Пак 44»; временная

стоянка на аэродроме; обеспечение приемки и выпуска; буксировка; внутренняя уборка; обслуживание санузлов (туалетов); заправка питьевой водой; стоимость расходных материалов (горячая вода); АПА-35; НИП; АПА GA-160; Delta – III; подогрев (УМП-350); очистка от снега и льда (ручным способом, с использованием ПОЖ; УВЗ GS-250; обеспечение слива авиаГСМ; предоставление специальных технических и транспортных средств; использование АФТН; доставка экипажа до гостиницы в город; использование любого одного СНО; парковка а/машин у зала; получение через интернет и печать АНИ с сайта авиакомпании; доставка на борт ВС метео и аэронавигац. информации; обеспечение ВС горячей водой; хранение 1 комплекта бортпитания в холодильной камере; установка сигнальных конусов; открытие/закрытие люков багажных отсеков ВС; установка, снятие чехлов двигателей, заглушек; установка, снятие чехлов ПВД; услуги ССТ (УАЗ-3909-44, КО-829, автобус ПАЗ-3205, трактор К-700А, трактор МТЗ-80, ГАЗ-6615, УМП-350); оформление постоянного пропуска для работников предприятий, базирующихся за пределами контролируемой территории аэропорта; оформление разового пропуска для работников предприятий, базирующихся за пределами контролируемой территории аэропорта; услуги склада; предрейсовый медицинский осмотр водителей; предсменный медицинский осмотр; предполетный медицинский осмотр работников ПДПС; заправка одного баллона газа (воздух).

В ходе рассмотрения дела проведен анализ состояния конкуренции на рынке оказания аэропортовых услуг на территории аэропорта г.Йошкар-Олы и установлено, что ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» является единственным хозяйствующим субъектом, оказывающим данные услуги и занимает доминирующее положение на указанном рынке с долей 100% (в период 2019-2020гг.).

Марийским УФАС России установлено, что ранее (до 10.07.2020) при оказании услуг на территории аэропорта г.Йошкар-Олы учреждение применяло тарифы, содержащиеся в прейскуранте, который утвержден директором ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» 15.10.2013 (прейскурант введен в действие с 01.11.2013 года).

С 10.07.2020 ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» увеличило стоимость оказания всех услуг (прейскурант утвержден директором ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола 10.06.2020).

Стоимость услуг ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола», оказываемых в аэропорту г. Йошкар-Олы, отражена в таблице:

Вид услуг	Стоимость услуги в соответствии с прейскурантом от 15.10.2013	Стоимость услуг в соответствии с прейскурантом от 11.07.2019	Стоимость услуги в соответствии с прейскурантом от 10.07.2020	Увеличение тарифа, в 2020 году к 2013 году, %	Увеличение тарифа, в 2020 году к 2019 году, %

Тариф за обслуживание пассажиров без регистрации		99,15	154,00		55,32
за обработку грузов	6,45	5,47	8	24,03	46,25
за посадку, высадку пассажиров (трап)	500	423,73	661	32,2	56,00
за спец обслуживание убывающих пассажиров	1700	1440,68	2247	32,17	55,97
за спец обслуж прибывающих и транзитных	850	720,34	1123	32,11	55,90
за персональную охрану воздушного судна	450	381,36	594	32	55,76
за персональное сопровождение пассажиров	50	42,37	66	32	55,77
за перс сопровождение багажа, грузов и почты	5	4,24	6	20	41,51
составление плана полета	150	127,12	198	32	55,76
за медицинский осмотр экипажа	55	69,45	108	96,36	55,51
доставку экипажа		33,9	52,00		53,39
ПВК жидкость	123,21	76,02	118	-4,23	55,22
противообледенительная жидкость тип 1	118,89	86,99	135	13,55	55,19
противооблежинительная жидкость тип 4	116,5	99,41	155	33,05	55,92
дезинфицирующий препарат	40,2	29,09	45	11,94	54,69
за врем стоянку на аэродроме (до 64 тонн)	3500	3600	4642	32,63	28,94
за врем стоянку на аэродроме (от 12)	2600	2250	3510	35	56,00
за врем стоянку до 12 тонн	920	860	1341	45,76	55,93
за врем стоянку до 5 тонн	430	320	499	16,05	55,94
за обеспеч приемки и выпуска (до 64 тонн)	1438	2976	4642	222,80	55,98
за обеспеч приемки и выпуска (от 12 тонн)	1150	2460	3837	233,65	55,98
за обеспеч приемки и выпуска (до 12 тонн)	926	1426	2224	140,17	55,96
за буксировку	1595	1595	2488	55,98	55,99
за внутреннюю уборку (до 64 тонн)	2225	3425	5343	140,13	56,00
за внутреннюю уборку (от 12 тонн)	1640	1940	3026	84,51	55,98
за внутреннюю уборку (до 12 тонн)	1320	1320	2029	53,71	53,71
за обслуживание санузлов (до 64 тонн)	2256	2256	3519	55,98	55,98
за обслуживание санузлов (от 12 тонн)	1245	1245	1942	55,98	55,98
за обслуживание санузлов (до 12 тонн)	920	920	1435	55,97	55,98
заправка питьевой водой (до 64 тонн)	1124	1124	1753	55,96	55,96
заправка питьевой водой (от 12 тонн)	1011	1011	1577	55,98	55,98
АПА-35	65,4	65,4	102	55,96	55,96
НИП	19,5	19,5	30	53,85	53,85
АПА GA-160	78,2	78,2	121	54,73	54,73

Delta-III	137,5	137,5	214	55,63	55,64
Подогрев(УМП-350)	132,6	112,6	175	31,97	55,42
За очистку снега ручным способом (30-64 тонны)	2920	2920	4555	55,99	55,99
За очистку снега ручным способом (от 12)	1794	1794	2798	55,96	55,96
За очистку снега ручным способом (до 12 тонн)	1150	1150	1794	56	56,00
За очистку снега с использованием ПОЖ (до 64 тонн)	2320	2620	4087	76,16	55,99
За очистку снега с использованием ПОЖ (от 12)	1630	1840	2870	76,07	55,98
За очистку снега с использованием ПОЖ (до 12 тонн)	1110	1310	2043	84,05	55,95
УВЗ GS-250	7879	9779	15255	93,61	56,00
За обеспечение слива АвиаГСМ	1850	1850	2886	56	56,00
TK-WS30(для обслуживания санузлов)	134,5	134,5	209	55,39	55,39
TK-WS30(для заправки питьевой водой)	134,5	134,5	209	55,39	55,39
GS800(для удаления обледен. и обработки ПОЖ)	453,6	543,6	848	86,95	56,00
GS800 (для удаления обледенения ручным способом, подъемник)	453,6	543,5	848	86,95	56,03
АПА-35 (подача электроэнергии)	27,15	27,15	42	54,7	54,70
АПА GA-160	28,4	28,4	44	54,93	54,93
УМП-350 (унифицированный моторный подогреватель)	51,4	51,4	80	55,64	55,64
Пожарная машина	1600	16000	2496	56	-84,40
Автомобиль сопровождения		84,75	132,00		55,75
Обработка колес для всех типов ВС		213,00	332,00		55,87
использование АФТН	19,5	16,53	25	28,21	51,24
доставка экипажа до гостиницы в город (в одну сторону)	300	254,24	396	32	55,76
Использование любого одного СНО	60	60	93	55	55,00
Парковка а/машин у зала	1271,19	1271,19	1983,00		56,00
Получение через интернет и печать АНИ с сайта авиакомпании	50	42,37	66	32	55,77
Доставка на борт ВС метео и аэронавигац., информации	150	127,12	198	32	55,76
Обеспечение ВС горячей водой	9,3	7,88	12	29,03	52,28
Хранение 1 комплекта бортпитания в холодильной камере	5,8	4,92	7	20,69	42,28

В соответствии с частью 1 статьи 6 Закона 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 соответствии с частью 1 статьи 6 Закона 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 соответствии с Разъяснениями Президиума ФАС России №1 «Определение монопольно высокой и монопольно низкой цены товара» от 10.02.2016 (далее - Разъяснение №1) в антимонопольном законодательстве используются два метода определения монопольно высокой или монопольно низкой цены товара: затратный метод и метод сопоставимых рынков.

Согласно части 4 статьи 6 Закона о защите конкуренции цена товара не признается монопольно высокой в случае непревышения цены, которая сформировалась в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке. Оценку цены товара на предмет того является ли она монопольно высокой или низкой необходимо начинать с установления наличия сопоставимых конкурентных рынков (сопоставимого конкурентного рынка) и установления цены товара на таких сопоставимых рынках. Установление цены товара доминирующим хозяйствующим субъектом в пределах цены, сформированной в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке, не может являться основанием для квалификации ее в качестве монопольно высокой или монопольно низкой независимо от уровня затрат на производство и реализацию товара и получаемой таким субъектом прибыли. Установление цены товара доминирующим хозяйствующим субъектом за пределами цены,

сформированной в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке, требует оценки ее с использованием также затратного метода. При применении метода сопоставимых рынков необходимо рассматривать такой рынок, который будет сопоставим по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование. При этом такой товарный рынок должен находиться в состоянии конкуренции.

Комиссией Марийского УФАС России рынок, сопоставимый по составу покупателей или продавцов услуги, условиям обращения услуги, условиям доступа на товарный рынок, на территории Российской Федерации не выявлен, поскольку рынки являются различными по составу продавцов и покупателей, условиям обращения товара, экономическим и иным факторам. Таким образом доказывание установления монопольно высокой цены при отсутствии сопоставимого товарного рынка осуществляется с использованием затратного метода.

Согласно Разъяснению №1 при использовании затратного метода анализу подлежат: расходы, необходимые для производства и реализации товара; прибыль хозяйствующего субъекта от реализации товара; цена товара; данные о превышении фактической рентабельности над нормативными показателями рентабельности (в случае рассмотрения цены в качестве монопольно низкой цены - данные о занижении фактической рентабельности над нормативными показателями рентабельности) для тех рынков, где уровень рентабельности установлен нормативно. В рамках исследования обстоятельств установления монопольно высокой или монопольно низкой цены товара (работы, услуги) антимонопольный орган может оценивать обоснованность расходов, включенных в цену товара (работы, услуги), а также уровня доходов соответствующего хозяйствующего субъекта. При этом, исходя из положений статьи 252 Налогового кодекса Российской Федерации, под расходами следует понимать обоснованные и документально подтвержденные затраты. Расходами признаются затраты в том отчетном периоде, в котором они имели место, независимо от времени, фактической выплаты денежных средств и иной формы осуществления. Следует отметить, что каждый товарный рынок может иметь ряд особенностей, также как и финансово-хозяйственная деятельность нескольких хозяйствующих субъектов в рамках одного товарного рынка формируется индивидуально.

Необходимо отметить, что расходами по обычным видам деятельности являются расходы, связанные с изготовлением продукции и продажей продукции, приобретением и продажей товаров. (приказ Минфина

России от 06.05.1999 №33н «Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99») (далее – ПБУ 10/99). Такими расходами также считаются расходы, осуществление которых связано с выполнением работ, оказанием услуг. Расходами по обычным видам деятельности считается также возмещение стоимости основных средств, нематериальных активов и иных амортизируемых активов, осуществляемых в виде амортизационных отчислений. В соответствии с пунктом 9 ПБУ 10/99 для целей формирования организацией финансового результата деятельности от обычных видов деятельности определяется себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг, которая формируется на базе расходов по обычным видам деятельности, признанных как в отчетном году, так и в предыдущие отчетные периоды, и переходящих расходов, имеющих отношение к получению доходов в последующие отчетные периоды, с учетом корректировок, зависящих от особенностей производства продукции, выполнения работ и оказания услуг и их продажи, а также продажи (перепродажи) товаров.

В соответствии с пояснениями ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола», с октября 2013 по июнь 2020 года у учреждения возникла необходимость пересмотра тарифов, так как увеличились следующие затраты учреждения: МРОТ с 5554,00 до 12130,00 руб. (на 118,4%); стоимость коммунальных услуг: электроэнергии с 5037,13 до 8063,08 руб. за 1 кВт/час. (на 60,07%), тепловой энергии с 1515,59 до 1950,48 руб. за 1 Гкал (на 28,69%), воды с 18,16 до 23,83 руб. за куб.м. (на 31,22%); стоимость ГСМ бензина АИ-92 с 24,10 до 35,80 руб. за литр (на 48,5%), дизельного топлива с 31,81 руб. за литр (на 24,8%); стоимость антигололедных реагентов для обработки ИВПП: жидкого реагента с 46469,41 до 63000,00 руб. за тонну (на 35,6%), гранулированного с 43550,00 до 58655,00 руб. за тонну (на 34,68%). Кроме того, увеличение тарифов связано с необходимостью соблюдения требований к авиационной и транспортной безопасности объекта, что повлекло за собой увеличение затрат на обучение сотрудников, техническое оснащение служб и содержание технических средств.

В соответствии с пунктом 7 Постановления Правительства РФ от 17.09.1992 №724 «О государственном регулировании цен на энергоресурсы, другие виды продукции и услуги» предусмотрено, что предельный уровень рентабельности при формировании свободных тарифов на перевозки пассажиров воздушным транспортом и связанные с ними работы и услуги установлен размер 20 процентов к себестоимости.

Пунктом 7 Постановления Правительства РФ от 17.09.1992 №724 «О государственном регулировании цен на энергоресурсы, другие виды

продукции и услуги» предусмотрено, что предельный уровень рентабельности при формировании свободных тарифов на перевозки пассажиров воздушным транспортом и связанные с ними работы и услуги установлен в размере 20% к себестоимости.

В соответствии с расчетами ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» (представлены письмом от 18.09.2020 №1068), после повышения тарифов в соответствии с приказом от 10.07.2020 уровень рентабельности деятельности ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» по всем видам услуг составляет 20 процентов к себестоимости.

Комиссией при рассмотрении дела установлено, что ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» получает от оказания услуг в сфере деятельности естественных 43,91% от общего объема услуг (взлет-посадка 19,98%, обеспечение авиационной безопасности – 10,24%, обеспечение заправки авиационным топливом – 3,19%, обслуживание пассажиров без регистрации – 1,21%, предоставление аэровокзального комплекса – 4,6%, сбор за стоянку -1,4%, хранение авиационного топлива- 3,13% (данные за 2020 год)).

При этом доля затрат, относимых на услуги, оказываемые в сфере деятельности естественных монополий, составляет: прочие работы, услуги – 19%; увеличение стоимости материальных запасов – 19%; коммунальные услуги – 20%; заработная плата - 40%, услуги связи - 20%; работы, услуги по содержанию имущества – 19%; арендная плата за пользование имуществом – 20%; страхование -20%; транспортные услуги – 0,95%; расходы на амортизацию основных средств и нематериальных активов – 19%; расходование материальных запасов – 20%; (расчет проведен по видам услуг: хранение авиационного керосина, сбор за стоянку, Предоставление АВК пассаж. убывающих от 2 до 12 лет, предоставление АВК пассаж. убывающих старше 12 лет, обеспечение заправки авиационным топливом, предоставление АВК пассаж. прибывающих от 2 до 12 лет, обеспечение авиационной безопасности, предоставление АВК пассаж. прибывающих старше 12 лет, взлет-посадка).

Следовательно, большая часть расходов учреждения при проведении расчетов отнесена к иным услугам, оказываемым ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола», не отнесенным к деятельности субъектов естественных монополий.

Кроме того, Комиссией установлено, что ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» осуществляет отнесение расходов в целом по виду обслуживания: «аэропортовое и наземное обслуживание», не разделяя услуги, относимые к аэропортовому обслуживанию («аэропортовые сборы»

относятся к деятельности в сфере естественной монополии) и услуги, относимые к наземному обслуживанию (часть из которых также относится к деятельности в сфере естественной монополии).

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 22.09.2008 № 707 «О порядке ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий» субъекты естественных монополий ведут раздельный учет доходов и расходов по видам деятельности (далее - РУДР) в порядке, утверждаемом федеральным органом исполнительной власти.

Порядок ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере услуг, оказываемых в транспортных терминалах, портах, аэропортах и в сфере железнодорожных перевозок, а также услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей разрабатывается и утверждается Министерством транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством экономического развития Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации и Федеральной антимонопольной службой.

В прейскуранте цен на товары, работы, услуги, предоставляемые в аэропорту «Йошкар-Ола» от 10.07.2020 не содержится такого вида услуг, как «Аэропортовое и наземное обслуживание». Таким образом, данная категория является составной.

Таким образом, ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» не проводит разделение затрат по видам услуг, оказываемых в сфере естественных монополий и иных услуг, оказываемых в аэропорте г. Йошкар-Олы.

На основании изложенного, Комиссия приходит к выводу о том, что расчет рентабельности деятельности общества после увеличения тарифов с 10.07.2020 документально не подтвержден, и не свидетельствует о формировании тарифов с учетом получения рентабельности деятельности в размере 20%.

Указанные действия ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» свидетельствуют о необоснованном повышении с 10.07.2020 и установлении монопольно высокой цены на аэропортовые услуги, не отнесенные к деятельности субъектов естественной монополии, оказываемые в аэропорту г. Йошкар-Олы.

Кроме того, прейскурантом цен, утвержденным ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» от 10.06.2020 и действующим на сегодняшний момент, установлен тариф «Парковка а/машин у зала» в размере 1983,00 рублей.

Кроме того, прейскуранты цен от 15.10.2013, от 11.07.2019 также содержали услугу «парковка автомашин у зала» (тариф составлял 1271,19).

ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» в ходе рассмотрения дела пояснило (письменные пояснения вх. №5834 от 22.06.2021), что в период 2019-2021 года услуга «парковка автомашин у зала» не оказывалась, соответствующий тариф ни с кого не взимался.

Однако, антимонопольным органом установлено, что тариф «парковка автомашин у зала» содержится в перечне тарифов, включенных в прейскурант цен от 10.07.2020 года на товары, работы, услуги, предоставляемые в аэропорту «Йошкар-Ола» в настоящее время.

ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» представлена ведомость списания затрат в бухгалтерском учете от 31.12.2020, в которой учреждением в качестве отдельной категории затрат выделена «парковка автомашин у зала».

ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» в письменных пояснениях от 12.03.2021 №391 указало, какой комплекс услуг по доступу в закрытую транспортную безопасность (ЗТБ) Аэропорта включен в тариф «Парковка автомашин у зала», а именно: оформление разового пропуска для доступа в ЗТБ на транспортное средство; оформление разового пропуска для доступа в ЗТБ на физические лица (водителя ТС и др.); осуществление доступа ТС в шлюз через ворота КПП №1 для досмотра; проверка документов (паспорта, разовые пропуска для доступа в ЗТБ на физических лиц, разовый пропуск на ТС для доступа в ЗТБ) в пункте досмотра КПП №1; досмотр физических лиц в пункте досмотра КПП №1; досмотр транспортного средства; сопровождение транспортного средства автомобилем САБ на место стоянки; охрана транспортного средства на стоянке; сопровождение транспортного средства автомобилем САБ к пункту досмотра на КПП №1; осуществление доступа ТС в шлюз КПП №1; досмотр ТС и физического лица; изъятие разовых пропусков на ТС из шлюза через ворота КПП №1; осуществление выезда ТС из шлюза через ворота КПП №1.

В соответствии с положениями статей 83, 84 Воздушного Кодекса Российской Федерации авиационная безопасность – состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, а лица, осуществляющие прием, отправку или обслуживание воздушного судна, обязаны принимать меры по обеспечению авиационной безопасности.

При этом сторонами отношений по обеспечению авиационной безопасности, в том числе по предотвращению доступа посторонних

лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта, является аэропорт и эксплуатант (авиаперевозчик).

Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливается Федеральными авиационными правилами «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28.11.2005 №142 (далее – Правила).

В соответствии с пунктами 4,10,11,14 Правил авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэропортов, подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации, органами внутренних дел, службами авиационной безопасности авиационных предприятий, а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Пропускной и внутриобъектовый режим в аэропорту организуется в соответствии с инструкцией по пропускному и внутриобъектовому режиму, которая утверждается администрацией аэропорта по согласованию с территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и подразделениями вневедомственной охраны при органах внутренних дел Российской Федерации, осуществляющими охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры.

Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, а также автотранспорт допускаются в контролируемую зону аэропорта по пропускам установленного в данном аэропорту образца и в соответствии с требованиями инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму.

Применительно к Аэропорту г. Йошкар-Олы такой инструкцией является «Инструкция по пропускному и внутриобъектовому режиму в ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» от 2020 года. Данная инструкция обязательна для всех юридических и физических лиц, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта. Практическое осуществление внутриобъектового режима в Аэропорту г. Йошкар-Ола возложено на службу авиационной безопасности (пункт 1.4 Инструкции).

В силу пункта 5.2.6 Инструкции встречу транспортных средств сторонних организаций на КПП, их сопровождение до места, определенного в заявке и обратно осуществляется патрульным нарядом на автомобиле САБ, а контроль за транспортным средством в процессе работы, обеспечивают начальники служб аэропорта, ответственные за проведение работ. Таким образом, данной нормой установлен

конкретный порядок передвижения транспортных средств по территории аэропорта, исключающий возможность бесконтрольного передвижения автотранспорта, обеспечиваемый службой авиационной безопасности.

Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, обязаны соблюдать требования инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму.

Пропускной и внутриобъектовый режим в аэропортах, авиапредприятиях, организациях и учреждениях гражданской авиации предполагает совокупность правил и процедур допуска лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия).

Таким образом, исходя из анализа действующего законодательства, деятельность по оформлению и выдаче пропусков для лиц и транспортных средств сторонних организаций для въезда/входа в контролируемую зону аэропорта является неотъемлемой частью пропускного внутриобъектового режима в рамках обеспечения авиационной безопасности в аэропорту и способом его осуществления, а следовательно, не подлежит дополнительной оплате, поскольку при формировании стоимостной основы сбора за обеспечение авиационной безопасности главный оператор аэропорта, имеющий соответствующий сертификат соответствия на оказание услуги по обеспечению авиационной безопасности, учитывает данные затраты аэропорта.

Таким образом, расходы на поддержание действующего в аэропорту внутриобъектового режима, в части организации порядка передвижения транспортных средств в аэропорту необоснованно возложены ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» на иных лиц, не являющихся плательщиками сбора за обеспечение авиационной безопасности, в состав которого в силу прямого указания пункта 3.2 Правил включена плата за осуществление внутриобъектового режима в аэропорту.

Кроме того, в соответствии с пунктом 12 Положения о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (утверждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.1994 №897) меры по контролю за передвижением транспорта на территории аэропорта перечислены в качестве мер, предпринимаемых администрацией авиационных предприятий и аэропортов в целях обеспечения авиационной безопасности.

Таким образом, ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» необоснованно установило тариф на услугу «парковка автомашин у зала», и необоснованно включает затраты (расходы) на данную услугу «парковка автомашин у зала» при расчета тарифов учреждения.

Также факт отсутствия фактического оказания данной услуги в период 2019-2021гг. не свидетельствует о возможности утверждения данного тарифа, поскольку тариф утвержден для неопределенного круга лиц и услуга может быть оказана при обращении потребителей.

Таким образом, Комиссия Марийского УФАС России в рамках рассмотрения дела №012/01/10-943/2020 о нарушении антимонопольного законодательства, учитывая совокупность имеющихся доказательств, приходит к выводу о необходимости квалифицировать действия ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» по части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выразившегося в необоснованном установлении платы за услугу «Парковка а/машин у зала», а также по пункту 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выразившегося в установлении в соответствии с приказом от 10.06.2020 монопольно высокой стоимости аэропортовых услуг, оказываемых ГБУ РМЭ «Аэропорт Йошкар-Ола» в аэропорте г.Йошкар-Ола.

Председатель Комиссии

Члены Комиссии