

РКП «АК «Тува Авиа»

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

ГП КК «КрасАвиа»

660077, г. Красноярск, ул. Батурина, д. 36А

## **РЕШЕНИЕ**

**по делу № 04-06-08/14-10-16**

07 ноября 2016 года

г. Кызыл

*Резолютивная часть решения объявлена 25 октября 2016 года*

*В полном объёме решение изготовлено 07 ноября 2016 года*

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Тыва (далее – Тывинское УФАС России) по рассмотрению дела № 04-06-08/14-10-16 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 отсутствие надлежащим образом извещенных законных представителей:

-Республиканского казенного предприятия «Авиакомпания «Тувинские Авиационные линии» (далее - РКП «АК «Тува Авиа»),

-Государственного предприятия Красноярского края «КрасАвиа» (далее - ГП КК «КрасАвиа»),

рассмотрев дело № 04-06-08/14-10-16, возбужденное в отношении Республиканского казенного предприятия «Авиакомпания «Тувинские авиационные линии» (ИНН 1701047200, ОГРН 1101719000240, КПП 170101001, дата регистрации юридического лица: 25.03.2010 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 обоснованности взимания с ГП КК «КрасАвиа» стоимости услуги по обеспечению приема и выпуска для Л-410 в размере 2150 рублей, Ан-24 и Ан-26 - 1600 рублей за одно обслуживание воздушного судна (далее - ВС),

### **УСТАНОВИЛА:**

В адрес Тывинского УФАС России 19.08.2015 года (вх. № 4020) поступило заявления ГП КК «КрасАвиа» на действия РКП «АК «Тува Авиа» по факту установления необоснованного тарифа на услугу по обеспечению приема и выпуска ВС.

Из содержания заявления следует, что между ГП КК «КрасАвиа» и РКП «АК «Тува Авиа» заключен договор от 29.12.2012 года № 34-10/2012 на оказание услуги по обеспечению приема и выпуска ВС Л-410, Ан-24, Ан-26 в аэропорту «Кызыл» (далее - Договор).

Согласно пункту 1.1 договора ГП КК «КрасАвиа» поручает, а РКП «АК «Тува Авиа» принимает на себя выполнение работ по приему и выпуску самолетов Ан-24, Ан-26 и Л-410 и его модификаций при обеспечении полетов в аэропорту «Кызыл».

Дополнительным соглашением от 27.03.2015 года № 2 к данному договору РКП «АК «Тува Авиа» в одностороннем порядке установил следующие тарифы на услугу по обеспечению приема и выпуска ВС за одно обслуживание: Ан-24, Ан-26 - 1600 рублей, Л-410 - 2150 рублей.

Заявитель указывает, что услуга по обеспечению приема и выпуска ВС в аэропорту «Кызыл» может быть оказана только РКП «АК «Тува Авиа», в связи с чем, предприятие, пользуясь своим положением, установило необоснованный тариф на оказываемую услугу, чем ущемлены интересы заявителя.

Тывинским УФАС России по результатам изучения заявления установлены следующие обстоятельства:

Статьей 62 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - ВК РФ) предусмотрено, что российские авиационные предприятия и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации при наличии лицензий, полученных в соответствии со [статьей 9](#) настоящего Кодекса.

Статьей 64 ВК РФ предусмотрено, что оказание услуг в области гражданской авиации осуществляется на платной основе (тарифы, сборы), если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

[Перечень](#) тарифов на услуги в области гражданской авиации и сборов за данные услуги, [правила](#) формирования указанных тарифов и сборов, [правила](#) взимания рассчитанной на основе указанных тарифов и сборов платы за услуги в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Перечень тарифов и сборов за обслуживание ВС в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации установлены 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» (далее - Правила № 241).

Согласно пункта 1.3 Правил № 241 аэронавигационные и аэропортовые сборы, тарифы за наземное обслуживание устанавливаются и взимаются за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации, осуществляемое организациями независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности (далее - организации ГА), на основании сертификатов и лицензий, выданных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Согласно пункта 1.5 Правил № 241 аэропортовые сборы и тарифы формируются за обслуживание воздушных судов на гражданских аэродромах и в аэропортах Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Пунктом 4.18 Правил № 241 установлены тарифы за отдельные (дополнительные) услуги по техническому обслуживанию воздушного судна.

Тарифы, предусмотренные настоящим пунктом, включают стоимость предоставления персонала (в том числе инженерно-авиационного) и технических средств для обеспечения соответствующих услуг. При формировании тарифов, предусмотренных настоящим пунктом, стоимость предоставления инженерно-авиационного персонала определяется организациями гражданской авиации на основе тарифной ставки и нормативной трудоемкости (количества нормо-часов) соответствующих услуг.

Цена материалов, предоставляемых при выполнении дополнительных услуг по техническому обслуживанию ВС, установленная отдельно в соответствии с законодательством Российской Федерации, в тарифы, предусмотренные настоящим пунктом, не включается.

Пунктом 4.18.1 Правил № 241 установлен тариф за обеспечение приема и выпуска воздушного судна, включая:

- подготовку места стоянки и прием воздушного судна на место стоянки;
- предоставление и установку стояночных колодок под колеса шасси;

-уборку стояночных колодок;

-заземление воздушного судна;

-установление связи с экипажем по СПУ или радиосвязи между перроном и кабиной экипажа;

-контроль за запуском двигателей;

-контроль за вырубиванием воздушного судна с места стоянки.

Тариф устанавливается на одно обслуживание по типам воздушных судов.

Плата определяется по установленному тарифу за каждое обслуживание по обеспечению приема и выпуска.

Согласно пункту 8 Приложения № 2 Правил № 241 тарифы за наземное обслуживание взимаются по факту оказания услуг и в размере, действующем на дату выполнения (окончания выполнения) соответствующих услуг.

Пунктом 9 Приложения № 2 Правил № 241 предусмотрено, что взимание и применение не зарегистрированных и/или не опубликованных в установленном порядке сборов, тарифов за наземное обслуживание, понижающих коэффициентов, предусмотренных [пунктами 2 и 8](#) настоящего приложения, цен на материально-технические ресурсы, не допускается.

Тарифы на относящиеся к сфере естественной монополии услуги в области гражданской авиации и ставки сборов за данные услуги устанавливаются в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях.

В статье 6 Федерального закона от 17.08.1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (далее - Закон о естественных монополиях) установлено, что перечень товаров (работ, услуг) субъектов естественных монополий, цены (тарифы) на которые регулируются государством, и порядок государственного регулирования цен (тарифов) на эти товары (работы, услуги), включающий основы ценообразования и правила государственного регулирования, утверждаются Правительством Российской Федерации.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.04.2008 года № 293 утверждено Положение о государственном регулировании и контроле цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, а также Перечень услуг субъектов естественных монополий в аэропортах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством.

Согласно пунктам 4 и 5 указанного выше Положения государственное регулирование тарифов осуществляется органами регулирования в пределах их компетенции. Тарифы на услуги субъектов регулирования устанавливаются органами регулирования применительно к каждому конкретному субъекту регулирования в соответствии с утвержденными Правительством Российской Федерации перечнями услуг субъектов естественных монополий, тарифы на которые регулируются государством.

В силу вышеуказанного Перечня государством регулируются цены (тарифы, сборы) на следующие услуги субъектов естественных монополий в аэропортах: обеспечение взлета, посадки и стоянки воздушных судов; предоставление аэровокзального комплекса; обеспечение авиационной безопасности; обслуживание пассажиров;

обеспечение заправки воздушных судов авиационным топливом; хранение авиационного топлива.

Данный перечень является закрытым, тариф за обеспечение приема и выпуска ВС в данный перечень не включен и, соответственно, является нерегулируемым.

Согласно информации РКП «АК «Тува Авиа» (вх. № 4432 от 16.09.2015 года и вх. № 4806 от 16.10.2015 года) услуга по обеспечению приема и выпуска ВС оказывается на основании сертификата соответствия от 07.03.2014 года № 2021140069. Тариф за обеспечение приема и выпуска ВС зарегистрирован и опубликован в установленном порядке и его размер установлен с учетом стоимости норма-часа и расчетного размера норма-часа на обеспечение приема и выпуска ВС по типу ВС.

Так, стоимость норма-часа равна 1950 рублей, что подтверждается приказом от 27.02.2015 года № 10Б.

В стоимость одного норма-часа включены следующие затраты:

-расходы на заработную плату одного авиационного техника (оклад 7980 рублей (48,19 рублей за 1 час), доплата за дополнительные работы по техническому обслуживанию ВС в размере 85 рублей, надбавка за северный районный коэффициент в размере 90%);

-отчисления на заработную плату во внебюджетные фонды - 35,2%,

-прочие расходы (затраты на расходные материалы, спецодежду для технического персонала) - 1282,86 рублей;

-рентабельность - 20%.

В подтверждение своих доводов РКП «АК «Тува Авиа» сопроводительным письмом от 24.05.2016 года (вх. № 2040) представило в адрес Тывинского УФАС России документы, подтверждающие калькуляцию стоимости одного норма-часа в 1950 рублей.

В соответствии с приказом от 27.02.2015 года № 10В установлены следующие расчетные размеры норма-часа по обеспечению приема и выпуска ВС по типу ВС: Ан-24, Ан-26 - 0,83 норма-часа, Л-410 - 1,1 норма-часа.

С учетом стоимости норма-часа и расчетного размера норма-часа на обеспечение приема и выпуска ВС по типу ВС РКП «АК «Тува Авиа» установило тариф за обеспечение приема и выпуска ВС по типу ВС в следующих размерах: Ан-24, Ан-26 - 1600 рублей, Л-410 - 2150 рублей.

При этом, РКП «АК «Тува Авиа» указывает, что в Методике по расчету нормативной трудоемкости технического обслуживания ВС для определения тарифных ставок аэропортовых сборов, утвержденной приказом заместителя министра транспорта Российской Федерации от 06.08.2001 года № ПР15-407 ГА (далее - Методика), установлена нормативная технологическая трудоемкость технического обслуживания на ВС Л-410, которая равна 1 норма-часу.

Вместе с тем, в Методике не установлена нормативная технологическая трудоемкость технического обслуживания ВС Ан-24 и Ан-26, в связи с чем, РКП «АК «Тува Авиа» самостоятельно определило, что при оказании услуги по обеспечению приема и выпуска на ВС Ан-24 и Ан-26 выполняется следующий перечень операций:

1. принятие ВС на стоянку - 0,02 норма-часа (далее - н/ч),

2. установка колодок, штыря с осмотром - 0,03 н/ч,
3. заземление ВС тросом - 0,03 н/ч,
4. подключение наземного источника питания - 0,1 н/ч,
5. установка на стояночный тормоз - 0,02 н/ч,
6. подключение аэродромного питания - 0,06 н/ч,
7. проверка работы системы слива и герметичности затвора - 0,02 н/ч,
8. снятие заглушек и чехлов - 0,04 н/ч,
9. заправка водой баков системы впрыскивания воды в двигатель- 0,1 н/ч,
10. установка пробки на слив отверстия форточек кабины экипажа и крышки штуцеров дренажной системы грузовой кабины - 0,02 н/ч,
11. осмотр после загрузки обшивки фюзеляжа и закрытие створок (люков), профилей входных и служебных дверей - 0,1 н/ч,
12. заключительный осмотр - 0,06 н/ч,
13. запуск двигателей (ССПУ) - 0,13 н/ч,
14. отключение наземного источника и СПУ слежения за выруливанием - 0,03 н/ч,
15. уборка троса заземления, колодки - 0,02 н/ч,
16. заключительные работы - 0,05 н/ч.

Приводя данный перечень операций, РКП «АК «Тува Авиа» поясняет, что документы, подтверждающие указанный перечень операций и последовательность их выполнений, отсутствуют.

Согласно информации ГП КК «КрасАвиа» (вх. № 3447 от 05.08.2016 года, вх. № 3767 от 31.08.2016 года) следует, что самолеты Ан-24 и Ан-26 обслуживаются в соответствии с Регламентом технического обслуживания. РКП «АК «Тува Авиа» при оказании услуги по обеспечению приема и выпуска ВС Ан-24 и Ан-26 выполняет следующий перечень операций:

1. прием ВС на место стоянки,
2. установка упорных колодок,
3. проверка установки на стояночный тормоз,
4. заземление ВС,
5. установка заглушек,
6. подключение источника электроэнергии,
7. уборка колодок и буксировка к месту запуска,
8. контроль запуска,
9. контроль выруливания.

При этом, ГП КК «КрасАвиа» указывает, что следующие операции выполняются по заявке:

1. проверка работы системы слива и герметичности затвора - 0,02 н/ч,
2. снятие заглушек и чехлов - 0,04 н/ч.

Следующие операции не производятся:

1. заправка водой баков системы впрыскивания воды в двигатель- 0,1 н/ч,
2. установка пробки на слив отверстия форточек кабины экипажа и крышки штуцеров дренажной системы грузовой кабины - 0,02 н/ч,
3. осмотр после загрузки обшивки фюзеляжа и закрытие створок (люков), профилей входных и служебных дверей - 0,1 н/ч,
4. заключительные работы - 0,05 н/ч.

Согласно информации ГП КК «КрасАвиа» оформление выполненных работ по приему и выпуску ВС производится исполнителем (РКП «АК «Тува Авиа») внутренним документом,

который экипажу ВС не передается, в связи с чем, ГП КК «КрасАвиа» не может предоставить документальные доказательства перечня выполняемых операций.

Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/14-10-16, изучив представленные документы и сведения, 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.

Тывинским УФАС России проведен анализ состояния конкурентной среды на рынке аэропортовых услуг (аэропортовое и наземное обслуживание) за 2012-2014 годы, по результатам которого установлено, что РКП «АК «Тыва Авиа» 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.

Тывинским УФАС России в рамках рассмотрения дела № 04-06-08/14-10-16 были направлены запросы о предоставлении информации в государственные органы и хозяйствующим субъектам.

Согласно информации Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Республике Тыва (далее - Тывастат) (вх. № 3127 от 18.07.2016 года) на территории Республики Тыва хозяйствующие субъекты, осуществляющие деятельность на рынках аэропортовых услуг в качестве основного вида деятельности в 2014-2015 годы, отсутствуют.

При этом, согласно информации Тывастата, данная деятельность в качестве дополнительного вида деятельности указана у следующих хозяйствующих субъектов: Общество с ограниченной ответственностью «Сайгын» (далее - ООО «Сайгын») (ИНН 1706005154, юридический адрес: Республика Тыва, Тес-Хемский район, с. Самагалтай, ул. Промышленная, д. 18 А, оф. 2) и Общество с ограниченной ответственностью «АэроГео» (далее - ООО «АэроГео») (ИНН 2466127366, юридический адрес:

Красноярский край, г. Красноярск, ул. Урванцева, д. 10, оф. 367), имеющее представительство в Аэропорту Кызыл.

В свою очередь, согласно выпискам из ЕГРЮЛ на ООО «Сайгын» и ООО «АэроГео» следует, что в дополнительных видах деятельности данных Обществ деятельность на рынках аэропортовых услуг не числится.

Согласно информации Министерства дорожного-транспортного комплекса Республики Тыва (вх. № 3154 от 19.07.2016 года) на территории Республики Тыва деятельность на рынках аэропортовых услуг в 2014-2015 годах осуществляли Федеральное казенное предприятие «Аэропорт Кызыл» (далее - ФКП «Аэропорт Кызыл») и РКП «АК «Тува Авиа».

Согласно информации ООО «АэроГео» (вх. № 3263 от 25.07.20216 года) Общество в 2014-2015 годах услугу по обеспечению приема и выпуска ВС на территории Республики Тыва не оказывало.

Согласно информации ФКП «Аэропорт Кызыл» (вх. № 3217 от 22.07.2016 года) предприятием услуга по обеспечению приема и выпуска ВС на территории Республики Тыва не предоставляется, в связи с отсутствием сертификата соответствия.

Таким образом, в силу положений статьи 4 Закона о естественных монополиях, статьи 5 Закона о защите конкуренции РКП «АК «Тува Авиа» занимает доминирующее положение на рынке оказания услуги по обеспечению приема и выпуска ВС в аэропортах в границах аэропорта Кызыл 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 приказом ФСБТ РФ от 24.04.2010 года № 98 «Об утверждении и введении действие Федеральных авиационных правил «Сертификация аэропортов Процедуры», приказом Минтранса России от 17.07.2012 года № 241 «Об аэронавигационных аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 23.04.2008 года № 293 «О государственном регулировании и контроле цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей», Методикой по расчету нормативной трудоемкости технического обслуживания ВС для определения тарифных ставок аэропортовых сборов, утвержденной приказом заместителя министра транспорта Российской Федерации от 06.08.2001 года № ПР15-407 ГА.

Согласно пункту 1 Методики нормативы трудоемкости разработаны для организации взаиморасчетов между авиапредприятиями (аэропортами и авиакомпаниями) и включают нормативы на работы по обеспечению встречи (ОВс), вылетов (ОВ) и послеполетного обслуживания по форме А1 (Ат).

В основе разработки нормативов трудоемкости лежат нормы времени для эталонных

условий эксплуатации и поправочные коэффициенты перехода от эталонных к местным условиям авиапредприятия.

Эталонная трудоемкость - это минимальное время выполнения работ технического обслуживания на освоенной в эксплуатации авиационной технике при соблюдении технологических режимов проведения работ и требований по технике безопасности, использования штатного комплекса наземного оборудования и контрольно-проверочной аппаратуры при оптимальном трудовом процессе (состава и последовательности технических операций), сбалансированным по трудовым нагрузкам составом исполнителей, имеющих квалификацию, соответствующую разряду работ технического обслуживания.

Учитывая разнообразие работ технического обслуживания по натуральной форме, назначению, стабильности выполнения, характеру проявления дефектов, приспособленности системы технического обслуживания к обслуживанию при организации взаиморасчетов, выделены следующие группы работ:

Группа 1 - работы, выполняемые после каждого полета. Сюда входят работы, связанные с летной эксплуатацией ВС за полет, а также работы по обеспечению сохранности ВС на стоянке (установка колодок под колеса шасси), меры техники безопасности (проверка надежности заземления ВС);

Группа 2 - работы, выполняемые после окончания рейса. Эти работы выполняются в конечном аэропорту после разгрузки багажа и груза, высадки пассажиров и включает уборку кабин, осмотр грузоплюсов;

Группа 3 - работы, выполняемые перед полетом. Назначение этих работ - обеспечение выпуска ВС в полет;

Группа 4 - работы, выполняемые перед началом рейса. Сюда входит осмотр районов грузоплюсов после загрузки багажа и грузов;

Группы 5-9 - дополнительные работы, выполняемые в зависимости от определенных условий.

В таблице 3.1 к Методике приведены значения нормативной технологической трудоемкости технического обслуживания по типам ВС, согласно которой нормативная технологическая трудоемкость технического обслуживания по обеспечению встречи и вылета (ОВВ) для А-410 равна 1 норма-час, по послеполетному обслуживанию по форме А1 (Ат) для А-410 - 1,1 норма-часа.

При этом, в данной таблице не приведены значения нормативной технологической трудоемкости технического обслуживания по ОВВ и Ат для Ан-24 и Ан-26.

В приложении № 1 таблицы 1 к Методике приведены нормы времени (эталон) оперативного технического обслуживания по типам ВС., в частности на Ан-24 и Ан-26.

С учетом изложенного Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/14-10-16 соглашается с доводом РКП «АК «Тыва Авиа», что нормативную технологическую трудоемкость технического обслуживания по обеспечению встречи и вылета для Ан-24 и Ан-26 целесообразно рассчитывать исходя из фактически выполняемых работ (операций).

Вместе с тем, РКП «АК «Тыва Авиа», приводя приведенный выше перечень работ (операций), выполняемых при оказании услуги по обеспечению прием и выпуска ВС, в адрес Тывинского УФАС России документы, подтверждающие фактическое их

выполнения, не представлены.

Кроме того, согласно информации ГП КК «КрасАвиа» ряд заявленных РКП «АК «Тува Авиа» операций (проверка работы системы слива и герметичности затвора, снятие заглушек и чехлов, заправка водой баков системы впрыскивания воды в двигатель, установка пробки на слив отверстия форточек кабины экипажа и крышки штуцеров дренажной системы грузовой кабины, осмотр после загрузки обшивки фюзеляжа и закрытие створок (люков), профилей входных и служебных дверей, заключительные работы) при оказании услуги по обеспечению приема и выпуска ВС не выполняются.

Таким образом, Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/14-10-16, изучив представленные сторонами сведения и документы, с учетом положений Методики и пояснений сторон, приходит к выводу, что нормативная технологическая трудоемкость технического обслуживания ВС при оказании услуги по обеспечению приема и выпуска для Л-410 равна 1 н/ч, для Ан-24 и Ан-26 - 0,35 н/ч (прием ВС на место стоянки - 0,02 н/ч, установка упорных колодок - 0,03 н/ч, проверка установки на стояночный тормоз - 0,02 н/ч, заземление ВС - 0,03 н/ч, установка заглушек - 0 н/ч, подключение источника электроэнергии - 0,06 н/ч, уборка колодок и буксировка к месту запуска - 0,03 н/ч, контроль запуска - 0,13 н/ч, контроль выгуливания - 0,03 н/ч).

При этом, Комиссия Тывинского УФАС России не принимает во внимание расчеты, произведенные РКП «АК «Тува Авиа» (для Ан-24 и Ан-26 - 0,83 н/ч), поскольку предприятием в материалы дела № 04-06-08/14-10-16 документы, подтверждающие фактическое выполнение всего перечня заявленных операций при оказании услуги по обеспечению приема и выпуска Ан-24 и Ан-26, не представлены.

Также Комиссией Тывинского УФАС России не принимаются во внимание расчеты, произведенные ГП КК «КрасАвиа» (для Л-410 - 0,22 н/ч, для Ан-24 и Ан-26 - 0,54 н/ч), поскольку заявителем в материалы дела № 04-06-08/14-10-16 документы, подтверждающие основания расчеты и обоснованность указанных значений нормативной технологической трудоемкости, не представлены.

Кроме того, Тывинское УФАС России полагает несостоятельной ссылкой заявителя на собственную инструкцию по приему-выпуску ВС Л-410 в промежуточных аэропортах посадки, поскольку в инструкции не отражены значения нормативной технологической трудоемкости технического обслуживания ВС при оказании услуги по обеспечению приема и выпуска для Л-410.

На основании вышеизложенного Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/14-10-16 приходит к выводу, что размер норма-часа по обеспечению приема и выпуска ВС для Л-410 в 1,1 н/ч, установленный РКП «АК «Тува Авиа» приказом от 27.02.2015 года № 10В, противоречит Методике по расчету нормативной трудоемкости технического обслуживания ВС для определения тарифных ставок аэропортовых сборов, утвержденной приказом заместителя министра транспорта Российской Федерации от 06.08.2001 года № ПР15-407 ГА.

Кроме того, РКП «АК «Тува Авиа» документы, подтверждающие выполнение приведенных выше операций при оказании услуги по обеспечению приема и выпуска Ан-24 и Ан-26 и обоснованность применения норма-часа для Ан-24 и Ан-26 в размере 0,83 н/ч, не представлены.

Таким образом, РКП «АК «Тува Авиа» в материалы дела № 04-06-08/14-10-16 документы, подтверждающие обоснованность взимания с ГП КК «КрасАвиа» стоимости услуги по обеспечению приема и выпуска для Л-410 в размере 2150 рублей, Ан-24 и Ан-26 - 1600 рублей за одно обслуживание не представлены.

При таких обстоятельствах Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/14-10-16 приходит к выводу, что в вышеописанных действиях РКП «АК «Тува Авиа» имеются нарушения части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, в части необоснованного взимания с ГП КК «КрасАвиа» стоимости услуги по обеспечению приема и выпуска воздушных судов для А-410 в размере 2150 рублей, Ан-24 и Ан-26 - 1600 рублей за одно обслуживание, без фактического и документального подтвержденного выполнения заявленных РКП «АК «Тува Авиа» операций, входящих в указанную услугу, что является злоупотреблением доминирующим положением, чем ущемлены права и законные интересы ГП КК «КрасАвиа» в сфере пассажирских авиаперевозок.

Вместе с тем, Комиссия Тывинского УФАС России не может согласиться с доводами заявителя о том, что в рассматриваемых действиях РКП «АК «Тува Авиа» имеются признаки нарушения пунктов 1 и 3 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, в силу следующего.

В соответствии с пунктом 1 части 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, в том числе установление, поддержание монопольно высокой цены товара.

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 либо неопределенного круга потребителей, в том числе путем установления, поддержания монопольно высокой цены товара.

Статья 6 Закона о защите конкуренции устанавливает все значимые признаки монопольно высокой цены товара.

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 силу 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.

Таким образом, для признания цены товара монопольно высокой необходимо установление совокупности следующих признаков:

-установленная цена превышает цену, сформировавшуюся на сопоставимом товарном рынке в условиях конкуренции,

-установленная цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли.

Тывинским УФАС России изучены тарифы на услугу по обеспечению приема и выпуска ВС Л-410, Ан-24 и Ан-26 на сопоставимых товарных рынках, по результатам которого установлено, что на территории Республики Алтай (ОАО «Авиапредприятие Алтай» г. Барнаул) указанный тариф для Л-410 составляет 1893 рубля, для Ан-24 и Ан-26 - 5151 рублей, для Л-410 - 2178 рублей, для Ан-24 - 3630 рублей, для Ан-26 - 4114 рублей (ООО «Аэрокузбасс» г. Новокузнецк), на территории Республики Хакасия (ОАО «Аэропорт Абакан» г. Абакан) для Л-410 - 3088,47 рублей, для Ан-24 - 4487,56 рублей.

Таким образом, установленный РКП «АК «Тува Авиа» размер тарифа на услугу по обеспечению приема и выпуска ВС в 2150 рублей для Л-410, в 1600 рублей для Ан-24 и Ан-26 не превышает размеры указанного тарифа, сформировавшиеся на сопоставимых рынках в условиях конкуренции, в связи с чем, в рассматриваемых действиях РКП «АК «Тува Авиа» отсутствует вся совокупность значимых признаков, предусмотренных частью 1 статьи 6 Закона о защите конкуренции, необходимых для установления монопольно высокой цены товара.

В силу пункта 3 части 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, в том числе навязывание контрагенту условий договора, невыгодных для него или не относящихся к предмету договора (экономически или технологически не обоснованные и (или) прямо не предусмотренные федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами уполномоченных федеральных органов исполнительной власти или судебными актами требования о передаче финансовых средств, иного имущества, в том числе имущественных прав, а также согласие заключить договор при условии внесения в него положений относительно товара, в котором контрагент не заинтересован, и другие требования).

Из анализа правовой конструкции пункта 3 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции следует, что для признания наличия в действиях (бездействии) хозяйствующего субъекта признаков нарушения пункта 3 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции необходимо установить одно из следующих обстоятельств:

-навязывание условий, невыгодных для контрагента;

-навязывание условий, не относящихся к предмету договора (которые не отвечают критериям обоснованности).

В рассматриваемом случае дополнительное соглашение № 2 от 27.03.2015 года относится к предмету договора от 29.12.2012 года № 34-10/2012 «На оказание услуг по обеспечению приема и выпуска ВС Л-410, Ан-24, Ан-26» и не противоречит нормативно-правовым актам в области гражданской авиации.

В силу [пункта 1 статьи 421](#) Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ) граждане и юридические лица свободны в заключении договора. Понуждение к заключению договора не допускается, за исключением случаев, когда обязанность заключить договор предусмотрена настоящим [Кодексом](#), законом или добровольно принятым обязательством.

Договор должен соответствовать обязательным для сторон правилам, установленным законом и иными правовыми актами (императивным нормам), действующим в момент его заключения ([пункт 1 статьи 422](#) ГК РФ).

Согласно [пункту 1 статьи 426](#) ГК РФ публичным договором признается договор, заключенный лицом, осуществляющим предпринимательскую или иную приносящую доход деятельность, и устанавливающий его обязанности по продаже товаров, выполнению работ либо оказанию услуг, которые такое лицо по характеру своей деятельности должно осуществлять в отношении каждого, кто к нему обратится (розничная торговля, перевозка транспортом общего пользования, услуги связи, энергоснабжение, медицинское, гостиничное обслуживание и т.п.).

В случаях, предусмотренных законом, Правительство Российской Федерации, а также уполномоченные Правительством Российской Федерации федеральные органы исполнительной власти могут издавать правила, обязательные для сторон при заключении и исполнении публичных договоров ( типовые договоры, положения и т.п., [пункт 4 статьи 426](#) ГК РФ).

В соответствии с [пунктом 1 статьи 445](#) ГК РФ в случаях, когда в соответствии с настоящим [Кодексом](#) или иными законами для стороны, которой направлена оферта (проект договора), заключение договора обязательно, эта сторона должна направить другой стороне извещение об акцепте, либо об отказе от акцепта, либо об акцепте оферты на иных условиях (протокол разногласий к проекту договора) в течение тридцати дней со дня получения оферты.

В случаях, когда в соответствии с настоящим [Кодексом](#) или иными законами заключение договора обязательно для стороны, направившей оферту (проект договора), и ей в течение тридцати дней будет направлен протокол разногласий к проекту договора, эта сторона обязана в течение тридцати дней со дня получения протокола разногласий известить другую сторону о принятии договора в ее редакции либо об отклонении протокола разногласий.

При отклонении протокола разногласий либо неполучении извещения о результатах его рассмотрения в указанный срок сторона, направившая протокол разногласий, вправе передать разногласия, возникшие при заключении договора, на рассмотрение суда ([пункт 2 статьи 445](#) ГК РФ).

В случаях передачи разногласий, возникших при заключении договора, на рассмотрение суда на основании [статьи 445](#) настоящего Кодекса либо по соглашению сторон условия договора, по которым у сторон имелись разногласия, определяются в соответствии с решением суда ([пункт 1 статьи 446](#) ГК РФ).

Из содержания заявления следует, что между заявителем и РКП «АК «Тува Авиа» возникли разногласия по дополнительному соглашению, в части установленных размеров тарифа на услугу по обеспечению приема и выпуска ВС.

Вместе с тем, не согласие заявителя с условиями дополнительного соглашения, предложенного РКП «АК «Тува Авиа», является основанием для выполнения им действий, направленных на урегулирование возникших разногласий.

При этом, ГП КК «КрасАвиа» при обращении в адрес Тывинского УФАС России с настоящим заявлением, не представлены документы, подтверждающие факт обращения в адрес РКП «АК «Тува Авиа» с целью урегулирования возникших разногласий по условиям дополнительного соглашения.

С учетом вышеизложенного Комиссия Тывинского УФАС России по рассмотрению дела № 04-06-08/14-10-16 приходит к выводу, что в рассматриваемых действиях РКП «АК «Тува Авиа» отсутствуют признаки нарушения пункта 3 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, в части навязывания ГП КК «КрасАвиа» невыгодных и не относящихся к предмету условий договора от 29.12.2012 года № 34-10/2012 на оказание услуги по обеспечению приема и выпуска ВС.

Тывинским УФАС России в порядке статьи 48.1 Закона о защите конкуренции 13.09.2016 года было принято заключение об обстоятельствах дела № 04-06-08/14-10-16, направленное в адрес РКП «АК «Тува Авиа» и ГП КК «КрасАвиа».

РКП «АК «Тува Авиа» и ГП КК «КрасАвиа» в соответствии с частью 5 статьи 48.1 Закона о защите конкуренции возражения на заключение об обстоятельствах дела № 04-06-08/14-10-16 в адрес Комиссии Тывинского УФАС России не представлены.

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,

#### РЕШИЛА:

1. Признать Республиканское казенное предприятие «Авиакомпания «Тувинские Авиационные линии» нарушившим часть 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в части необоснованного взимания с Государственного предприятия Красноярского края «КрасАвиа» стоимости услуги по обеспечению приема и выпуска воздушных судов для Л-410 в размере 2150 рублей, Ан-24 и Ан-26 - 1600 рублей за одно обслуживание, без фактического и документального подтвержденного выполнения заявленных Республиканским казенным предприятием «Авиакомпания «Тувинские Авиационные линии» операций, входящих в указанную услугу.
2. Выдать Республиканскому казенному предприятию «Авиакомпания «Тувинские Авиационные линии» предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства.
3. Передать материалы дела № 04-06-08/14-10-16 уполномоченному должностному лицу Тывинского УФАС России для принятия решения о возбуждении административного производства по статье 14.31 КоАП РФ.

Председатель Комиссии

Ф.А. Хаджиев

**В соответствии со статьей 52 Федерального закона от 26 июля 2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» решение антимонопольного органа может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия в Арбитражный суд Республика Тыва.**