РЕШЕНИЕ

по делу № 087/01/10-60/2020

Резолютивная часть

решения оглашена 25.12.2020

В полном объёме

решение изготовлено 29.12.2020 г. Анадырь

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Чукотскому автономному округу (далее также – Чукотское УФАС России, Управление) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе: председателя Комиссии < >. - руководителя Чукотского УФАС России, членов Комиссии, < >. - заместителя руководителя Чукотского УФАС России, < >. - главного специалиста-эксперта Чукотского УФАС России (далее – Комиссия),

рассмотрев дело № 087/01/10-60/2020 возбужденное в отношении Государственного предприятия Чукотского автономного округа «ЧукотАВИА» (далее – ГП ЧАО «ЧукотАВИА»): ИНН: 8700000018, ОГРН: 1028700517230, 689503, Чукотский автономный округ, Анадырский район, поселок городского типа Угольные Копи, территория аэропорта Анадырь, по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 N 135-ФЗ «О защите конкуренции», переквалифицированное Определением Чукотского УФАС России от 21.10.2020 по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 16 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» в отношении ГП ЧАО «ЧукотАВИА» и Комитета государственного регулирования цен и тарифов Чукотского автономного округа: ИНН: 8709005388, ОГРН: 1028700587508, 689000, Чукотский автономный округ, город Анадырь, улица Отке, д.4, выразившегося в согласованных действиях, между органом власти и хозяйствующим субъектом, которые привели к поддержанию цен (тарифов),

в присутствии представителей сторон привлечённых, к рассмотрению дела № 087/01/10-60/2020

УСТАНОВИЛА:

В Чукотское УФАС России поступили материалы, направленные письмом ФАС России от 02.08.2019 №ВК/66823/19 о возможных

нарушениях федерального законодательства в сфере ценообразования по перевозке пассажиров и багажа на внутренних авиалиниях Чукотского автономного округа изложенную в телевизионной передаче «Плата за воздух. Специальный репортаж Бориса Соболева» на телеканале «Россия-24», из содержания которого следовало, что **«Чукотка, Самый дорогой в плане перевозок регион не только России – мира. В два раза дороже Японии, в три раза — Аляски, в четыре Канады».**

Управление проанализировало товарный рынок по пассажирским перевозкам на внутренних авиалиниях Чукотского автономного округа, на котором было установлено 100% доминирование ГП ЧАО «ЧукотАВИА».

Предварительно изучив полученную информацию, Управление пришло к выводу о необходимости проведения внеплановой выездной проверки в отношении ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на предмет соблюдения антимонопольного законодательства, а именно статей 10, 11, 11.1, 16, 17 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции».

Проверка была проведена с 14.01.2020г. по 10.04.2020г. совместно с Управлением УФСБ России по Чукотскому автономному округу.

По результатам проведенной внеплановой проверки установлены признаки нарушения антимонопольного законодательства в том числе, пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» со стороны ГП ЧАО «ЧукотАВИА».

На основании информации, полученной в ходе проведенной внеплановой проверки, Чукотское УФАС России приказом №24/1 от 27.04.2020 возбуждено дело №87/01/10-60/2020 в отношении ГП ЧАО «ЧукотАВИА» по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее также — антимонопольное дело).

В ходе рассмотрения дела №87/01/10-60/2020 о нарушении антимонопольного законодательства Комиссия руководствовалась, также отраслевыми нормативными документами:

- Приказом Минтранса РФ от 17 июля 2012 г. N 241 "Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации";
- Приказом Минтранса РФ от 5 декабря 2011 г. N 303 "Об

утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности, связанной с оказанием услуг субъектов естественных монополий в аэропортах";

- Распоряжением Росаэронавигации от 15.02.2008 N 18-р (ред. от 24.12.2008) "О методических рекомендациях по порядку производства расчетов и определению стоимости работ (услуг) по аэронавигационному обслуживанию полетов воздушных судов в части дежурств и полетов экипажей и поисково-спасательных воздушных судов";
- Приказом Росаэронавигации от 24.12.2008 N 236 "О внесении изменений в распоряжение Федеральной аэронавигационной службы от 15 февраля 2008 года N 18-р"
- Постановлением Правительства Российской Федерации от 07 марта 1995 года №239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)»;
- Постановлением Комитета государственного регулирования цен и тарифов Чукотского автономного округа от 11.03.2014 N 4-м/1 "Об утверждении Порядка представления и рассмотрения документов по установлению (изменению) цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах Чукотского автономного округа, а также Перечня документов, представляемых для их установления (изменения)";
- Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 апреля 2008 года N 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"
- Рекомендациями «Методические рекомендации по определению себестоимости внутренних и международных рейсов для российских авиакомпаний» от 15.07.1999 № ФСВТ 7.7-188

В настоящем решении используются следующие понятия:

Рейс регулярный – рейс воздушного судна, выполняемый по маршруту в соответствии с установленным расписанием;

Рейс дополнительный (нерегулярный) – рейс воздушного судна, выполняемый дополнительно к расписанию по тому же маршруту, по которому осуществляются регулярные рейсы;

Круговой рейс - полет воздушного судна между двумя или несколькими населенными пунктами, при котором судно возвращается в пункт первоначального отправления;

Тариф – утвержденная в установленном порядке сумма, взимаемая перевозчиком за перевозку одного пассажира либо за перевозку единицы массы или объема багажа, или груза от пункта отправления до пункта назначения по определенному маршруту;

Экономически обоснованный тариф - тариф, позволяющий перевозчику возмещать все расходы по перевозке пассажиров, грузов;

Груз – имущество, перевозимое или принятое к перевозке на воздушных судах согласно грузовой накладной;

Пассажир – любое лицо, за исключением членов экипажа, которое перевозится или должно перевозиться на воздушном судне в соответствии с договором международной воздушной перевозки;

Воздушное судно (ВС) - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, отличным от взаимодействия с воздухом, отраженным от земной поверхности;

Самолёт – воздушное судно (ВС) тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, подъёмная сила которого в полёте создаётся в основном за счёт аэродинамических реакций на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полёта;

Вертолёт – воздушное судно (ВС) тяжелее воздуха, которое поддерживается в полёте в основном за счет реакций воздуха с одним или несколькими несущими винтами, вращаемыми силовой установкой вокруг осей, находящихся примерно в вертикальном положении;

Тип воздушного судна – это категория, объединяющая определенные классы воздушных судов, обусловленных технико-экономическими показателями;

Максимальная взлетная масса – максимальная взлетная масса воздушного судно, при которой оно может взлететь с соблюдением всех правил безопасности полетов;

Полёт по маршруту – Полёт ВС из пункта отправления в пункт прибытия по заранее запланированному маршруту с использованием стандартных навигационных процедур;

Время полёта - вертолёты. Общее время с момента начала вращения лопастей несущих винтов вертолёта до момента полной остановки вертолёта по окончании полёта и прекращения вращения лопастей несущих винтов;

Время полёта - самолёты. Общее время с момента начала движения

самолёта с целью взлёта до момента его полной остановки по окончании полёта;

Местные воздушные линии – региональные авиалинии, связывающие областные центры друг с другом, а также с районными центрами и отдельными поселками в радиусе от 500-1000 км.;

Коммерческая загрузка (КЗ) – наибольшая загрузка, ограниченная количеством пассажирских мест, вместимостью багажа, грузовых помещений (отсеков) и прочностью элементов конструкции воздушного судна;

Плановая коммерческая загрузка рассчитывается для каждого типа ВС с учетом числа пассажирских кресел, норматива использования коммерческой грузоподъемности воздушного судна, фактического достигнутого уровня загрузки самолета на воздушной линии за предшествующий период, а также предполагаемых изменений в производительности самолета в планируемом периоде;

Фактическая коммерческая загрузка – загрузка, принятая на борт воздушного судна для перевозки;

Чукотский автономный округ - субъект, территория которого составляет более 720 тыс. кв. км, полностью входит в состав Арктической зоны Российской Федерации и относится к отдаленной и труднодоступной климатической зоне Крайнего Севера.

Регион характеризуется низкой плотностью (менее 0,07 чел. на 1 км2) и дисперсностью расселения, малочисленностью населенных пунктов. Расстояние между населенными пунктами варьируется от 90 до 650 километров.

Транспортную систему Чукотки составляют воздушный, морской и автодорожный транспорт.

Автомобильные дороги, расположенные в Чукотском автономном округе, носят локальный характер, соединения между собой не имеют.

Перевозка пассажиров автомобильным транспортом осуществляется по муниципальным маршрутам, утвержденным администрациями муниципальных образований Чукотского автономного округа.

Единственным круглогодичным видом транспорта является воздушный, обеспечивающий перевозку пассажиров и грузов как внутри округа, так и за его пределами.

Учитывая отсутствие наземного сообщения с другими субъектами,

слаборазвитую автомобильную сеть в регионе, дороговизну авиаперевозок, морская навигация для региона является единственным экономически эффективным инструментом обеспечения продовольствием, топливом и прочими товарами, необходимыми для жизнедеятельности населения Чукотки.

Большая часть генеральных грузов, промышленных и продовольственных товаров завозится в округ в навигационный период на весь год. Исключение составляют скоропортящиеся товары.

Навигация в портах Чукотки носит сезонных характер. В среднем навигационный период на Чукотке длится около четырёх-пяти месяцев.

Морская транспортная схема Чукотского автономного округа включает пять морских портов: Анадырь, Беринговский, Эгвекинот, Провидения, Певек.

Основная цель морских портов - обработка и перевалка грузов для прибрежных национальных сел и населенных пунктов, расположенных в верховьях рек, а также отгрузка твердого топлива и иного груза, предназначенного для отправки за пределы Чукотского автономного округа

Территория Чукотского автономного округа полностью входит в границы Арктической зоны Российской Федерации и является важнейшим участком Северного морского пути, по которому со временем будет обеспечено круглогодичное коммерческое судоходство.

В период навигации через Анадырский лиман и между прибрежными населенными пунктами округа (Эгвекинот, Беринговский, Провидения и Лаврентия) судами ОАО «Анадырский морской порт» осуществляются внутрилиманные и морские пассажирские перевозки.

Авиационная инфраструктура включает в себя 34 взлетно-посадочных и вертолётных площадок в населённых пунктах и 9 аэропортов.

В состав Федерального казенного предприятия «Аэропорты Чукотки» входят девять аэропортов: аэропорт Анадырь имени Юрия Сергеевича Рытхэу, Марково, Залив Креста, Бухта Провидения, Кепервеем, Беринговский, Лаврентия, Омолон и Певек.

Взлетно-посадочные площадки и вертолетные площадки находятся в ведении муниципальных образований Чукотского автономного округа.

Внутрирегиональные авиаперевозки на Чукотке не имеют альтернативы.

В целях повышения авиационной доступности региона Правительством

Чукотского автономного округа субсидирует пассажирские авиарейсы на всех 59 местных маршрутах.

В связи с высокой себестоимостью авиаперевозок и низкой платежеспособностью населения установлены специальные авиатарифы на всех 59-ми маршрутах Чукотки, которые ниже экономически-обоснованных тарифов в среднем в 3-4 раза (в зависимости от типа воздушного транспорта и отдаленности населенного пункта) и составляют от 5 до 17 тыс. рублей.

Регулярные пассажирские авиарейсы, доставку грузов и почты, санрейсы осуществляет ГП ЧАО «ЧукотАВИА».

Федеральное казенное предприятие «Аэропорты Чукотки» (далее - ФКП «Аэропорты Чукотки») является единственным и безальтернативным объектом транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа, с помощью которого осуществляются регулярные дальнемагистральные авиарейсы и местные перевозки пассажиров в населенные пункты Чукотского автономного округа воздушными судами гражданской авиации.

Для оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке авиационных перевозок проведена расчетно-аналитическая работа по определению:

а) временного интервала исследования товарного рынка;

б) продуктовых границ товарного рынка;

в) географических границ товарного рынка;

г) состава хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке в качестве продавцов и покупателей;

д) расчет объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке;

е) определение уровня концентрации товарного рынка;

ж) определение барьеров входа на товарный рынок;

з) установление доминирующего положения (при его наличии) хозяйствующего субъекта (хозяйствующих субъектов), за исключением случая, предусмотренного в пункте 12.5 настоящего Порядка;

и) оценка состояния конкуренции на товарном рынке;

к) составление аналитического отчета.

1. Временной интервал исследования товарного рынка.

Исходя из целей исследования, определен временной интервал исследования – 2016г., 2017г., 2018г., 2019г.

2. Продуктовые границы товарного рынка.

В зависимости от вида авиаперевозки, выделяют пассажирские, грузовые и грузопассажирские перевозки.

Перевозки пассажиров и грузов осуществляются на межрегиональных, внутренних и международных линиях.

В соответствии с целью исследования, товаром выступают услуги по перевозке пассажиров, осуществляемые воздушным транспортом.

В соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической деятельности, продукции и услуг определены как следующие продуктовые границы:

Код ОКВЭД Вид деятельности.

Подкласс

51.1 Деятельность пассажирского воздушного транспорта;

Код ОКВЭД 51.10 - Деятельность пассажирского воздушного транспорта.

Эта группировка включает:

- перевозку пассажиров воздушным транспортом по регулярным маршрутам и в соответствии с регулярным расписанием;
- чартерные перевозки пассажиров;
- экскурсионные полеты и полеты для научных целей.

Эта группировка также включает:

- аренду воздушного судна с экипажем с целью перевозки пассажиров;
- деятельность авиации общего назначения, такую как перевозка пассажиров аэроклубами в целях обучения или отдыха.

Код ОКВЭД 51.10.1 Перевозка воздушным пассажирским транспортом, подчиняющимся расписанию.

Код ОКВЭД 51.10.2 Перевозка воздушным пассажирским транспортом, не подчиняющимся расписанию.

Код ОКВЭД 51.10.3 Аренда воздушного судна с экипажем для перевозки пассажиров.

Подкласс

51.2 Деятельность грузового воздушного транспорта и космического транспорта.

Код ОКВЭД 51.21 Деятельность грузового воздушного транспорта

Эта группировка включает:

- перевозку грузов воздушным транспортом по регулярным маршрутам и в соответствии с расписанием;
- перевозку грузов воздушным транспортом не по расписанию.

Эта группировка также включает:

- аренду воздушного судна перевозки грузов с экипажем.

Код ОКВЭД 51.21.1 Перевозка воздушным грузовым транспортом, подчиняющимся расписанию.

Код ОКВЭД 51.21.2 Перевозка воздушным грузовым транспортом, не подчиняющимся расписанию.

Код ОКВЭД 51.21.3 Аренда грузовых воздушных судов с экипажем.

Особенности расположения Чукотского автономного округа, обширная территория, отсутствие железных и недостаточная сеть автомобильных дорог определили обособленность рынка услуг воздушного транспорта по пассажирским перевозкам на внутренних авиалиниях, так как проезд в ЦРС возможен только воздушным путем, то перевозки пассажиров регулярные, нерегулярные и чартерные можно признать взаимозаменяемыми.

Услуги автомобильного и морского транспорта по грузопассажирским перевозкам на региональном рынке не рассматриваются в качестве товаров-заменителей по следующим причинам:

- объем перевезенных грузов автопредприятиями за пределы округа очень мал по отношению к общему объему перевозок;
- разница в стоимости перевозки 1 тонны груза воздушным транспортом в несколько раз выше, чем морским или автомобильным;
- характер груза (на пример уголь, нефтепродукты) и нестандартные габариты груза (гидроагрегаты и прочее), не позволяют осуществить их доставку самолетом;

- отсутствие перевозок пассажиров морским транспортом.

Так же необходимо учитывать то, что авиаперевозки осуществляются по разным маршрутам, большинство из которых не являются взаимозаменяемыми.

Для составления аналитического отчета выделены внутренние пассажирские маршруты в продуктовых границах «Перевозка воздушным пассажирским транспортом, подчиняющимся расписанию».

4. Состав продавцов и покупателей.

Продавцы на рынках услуг по перевозке воздушным пассажирским транспортом, подчиняющимся расписанию на внутри региональных линиях определены по данным ФКП «Аэропорты Чукотки» и ГП ЧАО «ЧукотАВИА».

Состав продавцов и покупателей на рынке услуг по перевозке воздушным пассажирским транспортом, подчиняющимся расписанию на внутри региональных линиях в 2016г., 2017г., 2018г., 2019г. оставался неизменным.

На территории Чукотского автономного округа услуги по перевозке пассажиров на межрегиональном уровне в 2016г., 2017г., 2018г., 2019г. оказывали сторонние авиаперевозчики.

В качестве потенциально возможных продавцов выступали:

- Авиаперевозчики, имеющие или арендующие грузовые, или грузопассажирские самолеты, имеющие лицензии на право осуществления перевозок, но не оказывающие услуги за исследованный период.
- Местные и сторонние авиаперевозчики, имеющие или арендующие грузовые, или грузо - пассажирские самолеты, с условием приобретения лицензии на эксплуатацию соответствующей воздушной линии при осуществлении регулярных и не регулярных грузопассажирских перевозок.
- Количественной характеристикой объема товарных ресурсов рынка услуг авиаперевозок пассажиров являются данные в натуральном выражении:

по отправке пассажиров (в прямом и обратном направлении) из аэропортов (количество человек).

При определении объемов была использована информация за период 2016г., 2017г., 2018г., 2019г, которая содержится в ответах ГП ЧАО «ЧукотАВИА», а также информация, представленная ФКП «Аэропорты

Чукотки».

5. Расчет объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке.

Единственным поставщиком услуги по перевозке воздушным пассажирским транспортом, подчиняющимся расписанию на внутри региональных маршрутах, является ГП ЧАО «ЧукотАВИА» выполнявших в 2016, 2017, 2018, 2019 годах все рейсы, соответственно с 100% долей на товарном рынке по перевозке воздушным пассажирским транспортом, подчиняющимся расписанию в Чукотском автономном округе.

6. Определение уровня концентрации товарного рынка.

Изученный рынок услуг воздушного транспорта по авиаперевозкам пассажиров является высококонцентрированным.

7. Определение барьеров входа на товарный рынок.

В ходе исследования были установлены следующие барьеры входа на рынок услуг авиаперевозок пассажиров:

- ограничения по спросу;
- снижение покупательской способности, (уменьшение численности населения Чукотского автономного округа;
- низкая платежеспособность населения;
- сезонность авиаперевозок;
- высокие цены на авиатопливо.

Экономические ограничения:

- высокие ставки оплаты за лицензирование и сертификацию;
- высокая степень монополизации рынка;
- высокая стоимость первоначального капитала;
- высокая потребность в авиационных специалистах.

Барьеры входа на рынок можно признать труднопреодолимыми.

8. Установление доминирующего положения хозяйствующего субъекта.

Доминирующим хозяйствующим субъектом со 100% долей на внутри региональном рынке услуг по авиаперевозкам пассажиров транспортом, подчиняющимся расписанию, является ГП ЧАО «ЧукотАВИА».

В ходе изучения материалов, полученных инспекцией по проведению внеплановой проверки было установлено, ГП ЧАО «ЧукотАВИА»

взаимодействовало с Комитетом государственного регулирования цен и тарифов Чукотского автономного округа (далее – Комитет).

На запрос Чукотского УФАС России, Комитет Письмом от 18.02.2020 г. № 204/09-03 предоставил в Чукотское УФАС России информацию об сложившейся методике определения единого порядка и методологического подхода к формированию тарифов на услуги по перевозке грузов, пассажиров и багажа воздушным транспортом по межмуниципальным и внутрирайонным (местным) авиалиниям в Чукотском автономном округе и разъяснения о порядке рассмотрения материалов изменения (увеличения) установленных тарифов.

Как указано Комитетом в письме от 18.02.2020 г. № 204/09-03, в соответствии с Постановлением Правительства Российской от 7 марта 1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)», Постановлением Правительства Чукотского автономного округа от 5 июня 2006 г. № 108 «О государственном регулировании цен и тарифов в Чукотском автономном округе», Комитет осуществляет участие в государственном регулировании тарифов по перевозки грузов, пассажиров и багажа на местных авиалиниях, а именно в части экспертизы расчета тарифов и подготовке проектов нормативных правовых актов.

Руководствуясь заключением о проведенной экспертизы, тарифы устанавливаются постановлениями Правительства Чукотского автономного округа.

Согласно предоставленной информации, в ходе проведения экспертизы, Комитет руководствуется Постановлением Правления Комитета от 11 марта 2014 г. 4-м/1 «Об утверждении Порядка представления и рассмотрения документов по установлению (изменению) цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах Чукотского автономного округа, а также Перечнем документов, представляемых для их установления (изменения)» (далее - Постановление Правления Комитета от 11 марта 2014 г. 4-м/1). Названным документом утвержден Порядок представления и рассмотрения документов по установлению (изменению) цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах Чукотского автономного округа, а также перечень документов, представляемых по их установлению (изменению).

В соответствии с выше указанными постановлениями регулируемые организации представляют в Комитет расчетные таблицы и обосновывающие документы, необходимые для установления (изменения) цен (тарифов, сборов).

Расчетные таблицы разработаны в соответствии с Приказами Минтранса РФ от 17 июля 2012 г. № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации», от 5 декабря 2011 г. № 303 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности, связанной с оказанием услуг субъектов естественных монополий в аэропортах».

В рассматриваемом случае Организация, представляет в Комитет предложение об установлении (изменении) тарифов, которое состоит из заявления об установлении тарифов и необходимых материалов. Комитет в течение 14 дней с даты регистрации проводит анализ представленных документов.

Должностное лицо Комитета проводит экспертизу предложений об установлении (изменении) тарифов и оформляет экспертное заключение. Срок проведения экспертизы составляет 30 дней с даты поступления предложения об установлении тарифов и необходимых обосновывающих материалов в полном объеме. Должностное лицо Комитета при необходимости запрашивает дополнительные материалы, указав форму их представления и требования к ним.

Решение об утверждении тарифов на перевозку пассажиров и багажа на местных авиалиниях принимается Правительством Чукотского автономного округа. **Подготовка проектов постановлений Правительства Чукотского автономного округа по утверждению тарифов на перевозку пассажиров и багажа на местных авиалиниях осуществляется Комитетом** с указанием круга заинтересованных лиц, до которых должно быть доведено решение Правительства Чукотского автономного округа в соответствии с требованиями Регламента Губернатора и Правительства Чукотского автономного округа.

В дальнейшем Комитет, направляет проект решения Правительства Чукотского автономного округа на согласование с должностными лицами, указанными на листе согласования.

В связи с тем, что фактически экономически обоснованный тариф устанавливался для ГП ЧАО «ЧуотАВИА» Правительством Чукотского автономного округа, рассмотрение дела № 087/01/10-60/2020 по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции было прекращено и переквалифицировано по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 16 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» в отношении ГП ЧАО «ЧукотАВИА» и Комитета государственного регулирования цен и тарифов Чукотского автономного округа.

Согласно пункту 1 части 1 статьи 16 Закона о защите конкуренции, запрещаются соглашения между федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, иными осуществляющими функции указанных органов органами или организациями, а также государственными внебюджетными фондами, Центральным банком Российской Федерации или между ними и хозяйствующими субъектами либо осуществление этими органами и организациями согласованных действий, если такие соглашения или такое осуществление согласованных действий приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции, в частности к:

1) повышению, снижению или поддержанию цен (тарифов), за исключением случаев, если такие соглашения предусмотрены федеральными законами или нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации

Комиссией Чукотского УФАС в ходе рассмотрения дела было установлено, что Постановление Правления Комитета от 11 марта 2014 г. 4-м/1 не содержит утвержденных методических рекомендаций или иных пояснений, определяющих основные положения по расчету тарифов на перевозку пассажиров и багажа на местных авиалиниях.

В ходе рассмотрения дела №087/01/10-60/2020 Комиссией проанализировано заявление ГП ЧАО «ЧукотАВИА» об установлении (изменении) цен и тарифов на наземное обслуживание воздушных судов в аэропортах Чукотского АО; стоимости пассажирских экономически обоснованных, тарифов на местных воздушных линиях, выполняемых ВС Ан-24, Ан-26, DCH-6, Ми-8, и направленный пакет документов за период 2016-2019 гг.

1. В обращениях ГП ЧАО «ЧукотАВИА» (предоставленных Комитетом исх. 795/09-03 от 26.06.2020, исх. 1191/11-04 от 13.11.2020 г) об установлении тарифов на перевозку пассажиров и багажа на местных воздушных линиях, выполняемых ВС Ан-24, Ан-26, DCH-6, Ми-8, ГП ЧАО «ЧукотАВИА» указывает:

Исх. № 334/Э от «27» ноября 2015 г. Копия: Заместителю Губернатора - начальнику Департамента промышленной политики, строительства И ЖКХ А О **< >.;** Заместителю губернатора - начальнику Департамента финансов, экономики и имущественных отношений Чукотского АО < >

Дословно: *«Направляем Вам на <u>рассмотрение и утверждение</u> расчеты пассажирских тарифов, на местных воздушных линиях на ВС Ан-24,26, Ми-*

8, ОНС-6 ГП ЧАО «ЧукотАВИА». Пассажирские тарифы просим утвердить с 01 января 2016 года, считаем сложившуюся практику утверждения пассажирских тарифов с 01 марта не актуальной, эта норма не учитывает того, что сторонние предприятия и организации, оказывающие нам услуги, повышают тарифы начиная с 01 января и как правило, не один раз за год.

При рассмотрении пассажирских тарифов просим установить специальный тариф на рейсы, выполняемые на ВС ДНС-6 и АН - 26,24 по маршруту Анадырь-Кепервеем в размере 21 100 рублей, Анадырь-Певек в размере 21 600 рублей. При утверждении стоимости платы за провоз одного килограмма багажа сверх нормы на ВС ДНС-6, просим установить в размере 1% от экономически обоснованных тарифов, а не от специальных. Когда с 01 марта 2015 года стоимость 1 килограмм багажа сверх нормы составила по разным направлениям 50 и 30 рублей это привело к резкому росту объемов багажа перевозимого пассажирами, это вынуждает ограничивать количество пассажирских кресел.

При расчете стоимости полетного часа на ВС Ми-8, мы усреднили его по типам воздушных судов между Ми-8Т и Ми-8 МТВ, это привело к незначительному росту стоимости 1 полетного часа, но в свою очередь позволит более эффективно использовать ВС Ми-8 МТВ № 27014 по назначению. В связи с высокой стоимостью полетного часа 1 484 150 рублей, воздушное судно не востребовано, производственный налет за 11 месяцев 2015 года составил 27 часов, это не покрывает не только расходы авиапредприятия по его содержанию, но и негативно влияет на техническое состояние самого воздушного судна».

- Исх. 150/э от 30.12.2016 **дословно**: «*В связи со стихийными бедствиями произошедшими 29 декабря 2016 года (поселок Угольные Копи попал под действие урагана, сила ветра достигала 49 метров,) и повреждением лопастей несущего винта у трех ВС Ми-8, направляем Вам* ***на рассмотрение и согласование*** ***материалы*** *по вопросу о пересмотре действующих тарифов за наземное обслуживание воздушных судов в ГП ЧАО «ЧукотАВИА» и стоимости полетного часа воздушных судов Ап-24, Аи-26, Ми-8, Ми-8МТВ, DHC-6, а так же расчеты пассажирских тарифов на местных воздушных линиях АС Ан-24,26, ДНС-6, МИ-8 на 2017 год, с учетом перерасчета*».
- **Исх. №156/э от 01.12.2017** г. дословно: «*Направляем Вам на рассмотрение и* ***утверждение расчеты*** *для пересмотра действующих тарифов с 01 января 2018 года:*

- *за наземное обслуживание воздушных судов ГП ЧАО «ЧукотАВИА»;*

- *стоимости полетного часа ВС Ан-24, Ан-26, Ми-8, Ми-8МТВ-1 № 27014, ВНС-6;*
- *стоимости пассажирских тарифов на местных воздушных линиях, выполняемых ВС Ан-24,26, ДНС-6, Ми-8 на 2018 год, согласно расписанию.»*

- **исх. №250/э от 24.10.2018** г. Дословно: «*Направляем Вам на рассмотрение и утверждение Смету расходов по нерегулируемым видам деятельности ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на 2019 год, для пересмотра действующих цен и тарифов за наземное обслуживание ВС в аэропортах Чукотского автономного округа; стоимости пассажирских, экономически обоснованных, тарифов на местных воздушных линиях, выполняемых ВС Ан-24, Ан-26, ДНС-6, Ми-8, согласно Расписанию движения воздушных судов ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на 2019 год*».

По существу, ГП ЧАО «ЧукотАВИА» самостоятельно принимает решение по формированию затрат для расчета летного часа по типам ВС для расчета тарифов на перевозки грузов, пассажиров и багажа на местных авиалиниях и направляет расчет на утверждение в Комитет.

Кроме того, ГП ЧАО «ЧукотАВИА» диктует условия по установлению ***специальных тарифов на рейсы, выполняемые на ВС ДНС-6 и АН - 26,24 по маршруту Анадырь-Кепервеем в размере 21 100 рублей, Анадырь-Певек в размере 21 600 рублей и установлению тарифа за провоз сверхнормативного багажа от экономически обоснованного.***

В письме ГП ЧАО «ЧкотАВИА» Исх. № 334/Э от «27» ноября 2015 г Исх. № Заместитель Губернатора - начальник Департамента промышленной политики, строительства и ЖКХ АО В.Н.Васильев, указанный в письме качестве адресата, в настоящее время представляет интересы ГП ЧАО «ЧукотАВИА» в ходе рассмотрения дела №087/01/10-60/2020 о нарушении антимонопольного законодательства. Доверенность выдана генеральным директором ГП ЧАО «ЧукотАВИА» < >

2. В соответствии Приказом Минтранса РФ от 05.12.2011 N 303 "Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности, связанной с оказанием услуг субъектов естественных монополий в аэропортах", на который ссылаются Комитет и ГП ЧАО «ЧукотАВИА», в ходе рассмотрения материалов дела установлено следующие: таблицы в приложениях к Постановлению Правления Комитета от 11 марта 2014 г. 4-м/1 составлены исходя из принципа ведения раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности при определении фактических доходов и расходов по данным услугам.

Пунктом 1.3 настоящего Приказа определен конкретный перечень видов регулируемых услуг, который не относится к установлению тарифов на перевозку пассажиров и багажа на местных авиалиниях.

Из представленных Комитетом материалов тарифных дел ГП ЧАО «ЧукотАВИА» к расчетной стоимости полетного часа ВС АН-24, АН-26, DCH-6, МИ-8; тарифов на техническое обслуживание и агентское обслуживание, тарифов на перевозку пассажиров воздушными судами АН-24, АН-26, DCH-6, МИ-8 не соответствуют приложениям к Постановлению Правления Комитета от 11 марта 2014 г. 4-м/1 (нумерация, структура документов и т.д.).

Комиссия Чукотского УФАС России руководствуясь Постановлением Правления Комитета от 11 марта 2014 г. 4-м/1, а именно **принципами ведения** раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности при определении фактических доходов и расходов по данным услугам, установила, что Принцип раздельного учета доходов и расходов не соблюдается ни ГП ЧАО «ЧукотАВИА» при формировании расчетных таблиц, ни Комитетом при проведении экспертизы расчетов.

В представленных Комитетом электронных документах (далее – файл) «Комитет Стоимостная основа за период ___» на листе «прил№3» Расчетная таблица «Расходы по нерегулируемым услугам ГП ЧАО "ЧукотАВИА" на _____год» (Приложение №9 к Постановлению Правления Комитета от 11 марта 2014 г. 4-м/1) содержит данные о доходах и расходах ГП ЧАО «ЧукотАВИА» за регулируемый период. (приложение к письмам Комитета исх. №1191/11-04 от 13.11.2020; исх.№795/09-03 от 26.06.20).

Калькуляционные статьи расходов/доходов распределены по следующим видам услуг:

- Расчет летного часа ВС АН-24,26
- Расчет летного часа ВС DHC-6
- Расчет летного часа ВС Ми-8 (+МИ-8 МТВ Губерт.)
- Расчет летного часа ВС Ми-8 МТВ-1 (Модуль)
- Тариф Агент обслуживание
- Техническое обслуживание
- Медобслуживание
- Прочая неавиационная деятельность

В ходе рассмотрения материалов дела Комиссией было установлено, что ГП ЧАО «ЧукотАВИА» получает доход от перевозки пассажиров и грузов регулярными рейсами; перевозки пассажиров и грузов нерегулярными рейсами; авиационных услуг по медицинскому обеспечению; обеспечения поисково-аварийных работ в части

дежурства экипажей и воздушных судов; дежурство экипажа ВС для выполнения полетов по санзаданиям; наземное и техническое обслуживание; техническое обслуживание СВАД (самолет, вертолет, авиадвигатель); медицинского осмотра; агентского обслуживания; сборов, штрафов, справок; аренды имущества; содержания помещений, от возмещения коммунальных расходов; ведение секретного дела производства; обучение и стажировка; реализации материальных ценностей (в том числи и основных средств).

Кроме того, ГП ЧАО «ЧукотАВИА», получает прочие доходы, а именно: субсидии на возмещение недополученных доходов, возникающих в связи с выполнением пассажирских перевозок на местных авиационных линиях из окружного бюджета; субсидии на компенсацию затрат по уплате лизинговых платежей по договорам лизинга воздушных судов в 2016 - 2018 годах; выплаты из окружного бюджета на привлечение трудовых ресурсов в Чукотский автономный округ; от возмещения акцизов по приобретенному авиакеросину; в виде процентов банка по вкладу (депозиту); Возмещение затрат ФСС предупредительные меры по предупреждению травматизма (Приказ Минтруда России от 10.12.2012 N 580н); страховые возмещения ущерба.

В ходе рассмотрения материалов дела Комиссией были рассмотрены калькуляционные статьи доходов и расходов при расчете летного часа для воздушных судов летного часа воздушных судов АН-24,26; DHC-6; Ми-8 (+МИ-8 МТВ Губерт.); Ми-8 МТВ-1 (Модуль) и тарифов на техническое обслуживание, агентское обслуживание, медицинское обслуживание.

1. Файл «Комитет. Стоимостная основа за (период)», Лист «приложение 3», пункт 1. Оплата труда всего состава, пункт 2. «Отчисления на социальные нужды всего» и численность.

На листе «ФЗП» файла «Комитет Стоимостная основа» детализация расчета затрата п.1 лист «приложение №3» «Оплата труда всего состава, в том числе Производственный персонал; АУП» и п.2 «Отчисления на социальные нужды всего»

Фонд заработной платы (далее – ФЗП) ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на регулируемый период рассчитан исходя из штатного расписания предприятия (должность, численность, оклад или тарифная ставка, доплаты, установленные коллективным договором, зарегистрированным в Департаменте социальной политики Чукотского АО. В расчете учтено повешение окладов (тарифных ставок) на регулируемый период.

1. Расходы на премирование сотрудников.

В расчет ФЗП за регулируемый период 2016 год включены расходы ГП

ЧАО «ЧукотАВИА» на премирование работников в размере **7,5%** от оклада с учетом всех надбавок.

В расчет ФЗП за период 2017-2019 гг. включены расходы ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на премирование работников в размере **15%** от оклада с учетом всех надбавок.

Согласно Уставу ГП ЧАО «ЧукотАВИА» (в уставе – Предприятие) утвержденного 24.04.2014 №54-р распоряжением Департамента финансов, экономики и промышленных отношений Чукотского АО, согласованного приказом от 15.04.2014 №60-С Департаментом промышленной политики, строительства и жилищного хозяйства и жилищно-коммунального хозяйства Чукотского АО установлено:

«*п. 1.4 Собственником имущества Предприятия является Чукотский автономный округ. (далее Учредитель)*

Раздел 3. Имущество предприятия

«п. 3.9 Предприятие распоряжается результатами производственной деятельности, выпускаемой продукции (кроме случаев, установленных законодательными актами Российской Федерации), полученной прибылью, остающейся в распоряжении Предприятия после уплаты установленных законодательством Российской Федерации налогов и других обязательных платежей и перечисления в окружной бюджет части чистой прибыли Предприятия, в соответствии с Программой деятельности Предприятия

п. 3.10 Предприятие ежегодно перечисляет в окружной бюджет часть прибыли, остающейся в его распоряжении после уплаты налогов и иных обязательных платежей, а порядке, в размере и в сроки, установленные нормативными правовыми актами Правительства Чукотского автономного округа»

п. 3.12 Предприятие имеет право образовывать из чистой прибыли, оставшейся в его распоряжении, так же следующие фонды:

- *социальный фонд – в размере до 10%, средств которого используется на решение вопросов укрепления здоровья работников Предприятия, в том числе на профилактику профессиональных заболеваний;*
- *жилищный фонд – в размере до 5%, средств которого на приобретение и строительство (долевое участие) жилья для работников Предприятия, нуждающегося в улучшении жилищных условий;*

- ***фонд материального поощрения работников Предприятия – в размере до 20%, средства которого используется на материальное поощрение работников Предприятия.***

Размер, порядок формирования и использования фондов Предприятия, установленных в настоящем пункте, устанавливаются коллективным договором, заключаемым в соответствии с трудовым законодательством Российской Федерации».

Коллективный договор ГП ЧАО «ЧукотАВИА», зарегистрированный в Департаменте социальной политики Чукотского АО, содержит пункты и положения по премированию работников.

Так, п 4.18 коллективного договора ГП ЧАО «ЧукотАВИА» установлено, «Создать фонд материального поощрения работников Предприятия в соответствии с уставом предприятия, средства которого используются на материальное поощрение работников Предприятия. Конкретная сумма определяется на основании заседания работодателя и профсоюзного комитета Предприятия».

Приложением №14 «Положение о премировании работников ГП ЧАО «ЧукотАВИА», к коллективному договору установлено, что премия выплачивается ежемесячно **при наличии положительного финансового результата.**

Согласно статье 129 Трудового Кодекса РФ премия является поощрительной выплатой.

Таким образом, было установлено, что Учредителем предприятия были установлены размер и источник поощрительных выплат работникам ГП ЧАО «ЧукотАВИА». Условия, при которых выплачивается премия ежемесячно - **наличии положительного финансового результата.**

В ходе рассмотрения дела Комитет не смог пояснить почему при наличии планируемого отрицательного финансового показателя по строке «Финансовый результат:» на листе «прил3» в файлах «Комитет стоимостная 2016 год,», «Комитет стоимостная 2018»; «Комитет стоимостная 2019» расходы на премию в размере 7,5% в 2016 году и в размере 15% в 2018-2019 гг включены в расходы по статье калькуляционных затрат «Оплата труда всего состава» и соответственно повлияли на расчет статьи «Отчисления на социальные нужды всего».

Кроме того, Чукотским УФАС России неоднократно обращено внимание Комитета и ГП ЧАО «ЧуотАВИА» на то, что в Уставе Предприятия Учредителем установлены размер и источник поощрительных выплат работникам ГП ЧАО «ЧукотАВИА» (Федеральный закон от 14.11.2002 N 161-

ФЗ "О государственных и муниципальных унитарных предприятиях").

Из разъяснений Комитета **к определению от 21.10.20 исх. 1238/11-04 от 24/11/20 п.2 обз. 3** дословно**:** «*Согласно приложению № 14 «Положения о премировании работников ГП ЧАО «ЧукотАВИА» Коллективного договора ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на 2017-2019 годы, при наличии положительного финансового результата на предприятии, предусматривалась ежемесячная премия работникам ЧукотАВИА (15% от оклада с учетом всех надбавок) расходы на ежемесячную премию включались в статью «расходы на оплату труда».*

Коллективный договор согласно статьям 40,43 Трудового кодекса Российской Федерации является правовым актом, регулирующим социально-трудовые отношения в организации, обязательным для исполнения работниками и работодателями. При рассмотрении предложений об установлении тарифов указанная норма Комитетом соблюдалась».

Отзыв Комитета на определение о возбуждении дела исх. №762/09-03 от 08.06.20 пункт 3, абзац 3 дословно: «*Согласно приложению № 14 к Коллективному договору ЧукотАВИА на 2017-2019 годы, в организации предусмотрена ежемесячная премия в размере 15% от должностного оклада с учетом доплат и надбавок, перечисленных в том же Приложении № 14 при наличии положительного финансового результата (приложение № 3).*

ЧукотАВИА в расходы на оплату труда включены расходы на ежемесячную премию в размере 15% (файл «Стоимостная основа 2016-2019 года», лист «ФЗП», таблица «Расчет ФЗП ГП ЧАО «ЧукотАВИА», название графы «Премия 15%») (приложение №4). Комитет отмечает, что при рассмотрении предложений об установлении тарифов указанная норма соблюдается.»

Из возражения ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на акт проверки (исх. 661 от 23.04.2020) дословно:

«Согласно Приложения №13 к Коллективному договору ГП ЧАО "ЧукотАВИА" на 2017-2019 годы, указанным Положением предусматривается премирование работников предприятия по итогам успешной работы за год. Согласно Приложению №14 к Коллективному договору ГП ЧАО "ЧукотАВИА" на 2017-2019 годы предусмотрена ежемесячная премия в размере 15 процентов при наличии положительного финансового результата в предприятии.

Однако, начисленные премии по итогам года, предусмотренные положениями Коллективного договора предприятия, фактически не

формируют пассажирские тарифы, и соответственно не включены в их стоимость. В формировании тарифов участвуют только ежемесячные премии в размере 15 процентов при наличии положительного финансового результата в предприятии. Премии по итогам года выплачиваются за счет доходов предприятия, полученных от прочей коммерческой деятельности.

Следовательно, положениями Коллективного договора, действующего в период 2016-2019гг., было предусмотрено премирование работников предприятия за работу, что не противоречит трудовому законодательству, законодательству по бухгалтерскому и налоговому учету в Российской Федерации.

«Затраты на производственную премию (так же, как и на заработную плату) признаются расходами организации по обычным видам деятельности в периоде ее начисления (п.п. 5, 8, 16, 18 ПБУ 10/99).

Иными словами, в конечном итоге премия, носящая производственный характер, являясь частью расхода на оплату труда, которая формирует себестоимость товаров, работ, услуг и отражается по кредиту счета 70 "Расчеты с персоналом по оплате труда" в корреспонденции с дебетом счетов учета затрат (20, 23, 25, 26 и др.).

Если премия имеет непроизводственный характер, то расходы на выплату такой премии относятся к прочим расходам (дебет 91, субсчет "Прочие расходы") (и. 12ПБУ 10/99).

Кроме того, согласно пункту 1 статьи 252 НК РФ расходами для целей налогообложения прибыли признаются обоснованные и документально подтвержденные затраты, осуществленные (понесенные) налогоплательщиком.»

и «Порядок формирования и использования средств фондов унитарных предприятий регламентируется статьей 16 "Резервный фонд и иные фонды унитарного предприятия" Федерального закона от 14.11.2002 № 161-ФЗ "О государственных и муниципальных унитарных предприятиях" (далее Закон № 161-ФЗ), в соответствии с которой унитарное предприятие за счет остающейся в его распоряжении чистой прибыли создает резервный фонд в порядке и в размерах, которые предусмотрены уставом унитарного предприятия.

Таким образом, резервный фонд создается в соответствии с законодательством и учредительными документами ГУП на покрытие возможных в будущем непредвиденных убытков и потерь.

Кроме того, согласно пункту 2 статьи 16 Закона № 161-ФЗ унитарное предприятие за счет чистой прибыли также может создавать иные фонды в соответствии с их перечнем и в порядке, которые предусмотрены уставом унитарного предприятия.

Использование полученной нераспределенной прибыли, а также создание фондов определяется ежегодно по итогам отчетного финансового года собственником предприятия.

Однако, собственником предприятия в период 2016-219 гг. решение о направлении чистой прибыли предприятия в качестве финансового обеспечения на создание фонда премирования не принималось. Таким образом, фактически такой фонд предприятием в периоде 2016-2019 гг. не создавался».

Из представленных пояснений ГП ЧАО «ЧукотАВИА» и Комитета в Чукотское УФАС делает выводы об необоснованном включении премии в расчет стоимости пассажирских тарифов.

2. В расчет фонда заработной платы за регулируемый период включены «потери» в размере 1,05

Чукотское УФАС делает выводы о необоснованном включении в экономически обоснованные тарифы на перевозку пассажиров воздушными на внутренних рейсах «потерь» в размере 5% ГП ЧАО «ЧукотАВИА» и Комитетом не доказано какими нормами законодательства РФ установлены эти потери в % соотношении, с определением базы начисления %.

3. Расходы на дежурство экипажей.

ГП ЧАО «ЧукотАВИА» осуществляет деятельность по выполнению работ для обеспечения медицинской помощи (скорой специализированной медицинской помощи) гражданам, проживающим в труднодоступных районах Чукотского АО.

Под авиационной работой в договорах заключенными между ГП ЧАО «ЧукотАВИА» и ГБУЗ «Чукотская окружная больница» понимается:

1. Выполнение полетов воздушными судами гражданской авиации в целях оказания скорой специализированной помощи
2. Обеспечение поддержания готовности к их выполнению ВС и дежурство экипажей.

Согласно предоставленных ГП ЧАО «ЧукотАВИА» договоров на выполнение работ для обеспечения медицинской помощи, авиационные

работы выполняются как специально оборудованным ВС Ми-8 МТВ-1 (медицинский модуль) №22630 (договор финансовой аренды (лизинга) №06881000003170000046-0414755-02 от 04.09.2017 г), так и воздушными судами Ми-8Т, Ан-24, Ан-26Б(Б-100), DCH-6.

Таким образом было определено, что ГП ЧАО «ЧукотАВИА» получает доходы от договоров на выполнение работ для обеспечения медицинской помощи в части Обеспечение поддержания готовности к выполнению полетов ВС и дежурство экипажей.

Однако, учитывая, что в Постановлении Правления Комитета от 11 марта 2014 г. 4-м/1 **заложен принцип ведения раздельного учета расходов и доходов по видам деятельности, связанной с оказанием услуг** (Отзыв Комитета на определение о возбуждении дела исх. №762/09-03 от 08/06/20 пункт 1 обзац. 6) учет доходов и расходов на дежурство экипажей по санитарным заданиям не отражен в Расходах по нерегулируемым услугам ГП ЧАО «ЧукотАВИА» за период 2016-2019 гг. (*файлы «Комитет. Стоимостная основа ___ год», лист «Прил3.»; приложение 9 к* Постановлению Правления Комитета от 11 марта 2014 г. 4-м/1)

Из возражения ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на акт проверки (исх. 661 от 23.04.2020) дословно:

«Для обеспечения дежурства экипажей в выходные и нерабочие праздничные дни по договору с ГБУЗ "Чукотская окружная больница" не ***требуются дополнительных затрат по содержанию дополнительных воздушных судов. Экипажи и воздушные суда дежурят в выходные дни, свободные от выполнения пассажирских регулярных рейсов****. В стоимость затрат по дежурству экипажей не включаются затраты предприятия на поддержание летной годности воздушных судов, затраты на страхование экипажей и ВС, затраты на проезд в отпуск экипажей и затраты на повышение квалификации и тренажерную подготовку экипажей.* ***Выручка от оказания услуг за дежурство экипажей носит переменных характер, не является постоянной, а зависит от условия договора, заключенного с ГБУЗ "Чукотская окружная больница"*** *на выполнение авиационных работ в целях оказания медицинской помощи гражданам, живущим в труднодоступных районах Чукотского автономного округа. Графики дежурства в приписных аэропортах Чукотского автономного округа в течение года неоднократно меняются, отменяются дни дежурств.* ***Данные доходы не определены и не могут быть исключены из расходов стоимостной основы****.»*

Отзыв Комитета на определение о возбуждении дела исх. №762/09-03 от

08/06/20 пункт 4 дословно: «*О включении в стоимость обоснованных пассажирских тарифов расходов на дежурство экипажей и готовности воздушных судов на авиационные работы с целью оказания медицинской помощи.*

Расходы на дежурство экипажей и готовности воздушных судов на авиационные работы с целью оказания медицинской помощи в расчет стоимости экономически обоснованных пассажирских тарифов не включаются (расчет в приложении № 2).».

Чукотское УФАС проанализировав полученные документы, возражения ГП ЧАО «ЧукотАВИА», Отзыв Комитета на определение о возбуждении дела, принимая во внимание, что дежурства экипажей и готовности воздушных судов на авиационные работы с целью оказания медицинской помощи не отличаются от дежурства экипажей по поисково-спасательным работам (далее – ПСО), расходы которые учтены при формировании стоимости летного часа ВС АН-24,26, Ми-8 путем исключения планируемых доходов от дежурства экипажей по ПСО (*файл «Комитет. Стоимостная основа 2019 год», лист «Прил3.» п.11.7)*** ***считает не правомерной позицию Комитета и*** **ГП ЧАО «ЧукотАВИА»., по следующим основаниям:**

В приложении А-2. «Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов ГП ЧАО «ЧукотАВИА»» **к** Руководству по производству полетов (далее – РПП) ГП ЧАО «ЧукотАВИА» указано:

Раздел V. **Время работы на земле между полетными сменами.**

13. Член экипажа может быть привлечен к выполнению работы на земле после завершенной полетной смены, если не выработано дневное рабочее время.

14. **Время работы члена экипажа на земле между полетными сменами включает**:

- время прохождения предварительных подготовок к полетам, разборов полетов, профессиональной учебы, тренировки на тренажерах, проверки знаний, оформления полетной и другой служебной документации, изучения документов, регламентирующих организацию, обеспечение и выполнение полетов;
    - время прохождения предварительных подготовок к полетам - 1 час по планам командиров звеньев;
    - разборы полетов АЭ - 1 час ежемесячно;
    - разборы в авиазвеньях - 1 час ежемесячно;

- явочные дни - 1 час еженедельно;
- профессиональная учеба - 8 часов ежемесячно с 1 сентября по 31 мая - ежегодно;
- проведение ЛТК - 2 раза в год;
- тренировки на тренажерах (тренаж в кабине для ВС ^НС-6) - ежеквартально - 4 часа;
- проверка знаний изучение документов по информации по БП, регламентирующих организацию, обеспечение и выполнение полетов иные действия по указанию ГД ГП ЧАО "ЧукотАВИА" или уполномоченных органов ГА - по фактическому времени;
- при проведении выездных КПК (групповых занятий) - согласно плану (расписания занятий) АУЦ;
- время подготовки по выходу из отпуска.

- **время дежурства и пребывания в резерве;**
- время пребывания по заданию (распоряжению) работодателя во внебазовом аэропорту в целях продолжения выполнения задания на полет (далее - время ожидания вылета во внебазовых аэропортах между полетными сменами) в размере, установленном пунктом 27 настоящего Положения;
- время погрузки и выгрузки воздушных судов;
- время выполнения иных трудовых обязанностей, не связанных с выполнением задания на полет.

Раздел VIII. Рабочее время при дежурстве и нахождении в резерве.

24. . В период времени пребывания на дежурстве и в резерве включается время, в течение которого член экипажа по распоряжению работодателя находится в месте жительства при постоянной готовности к выполнению задания на полет.

Коллективный договор ГП ЧАО «ЧукотАВИА», зарегистрированный в Департаменте социальной политики Чукотского АО, содержит пункты:

1. Оплата гарантированного налета за дежурства по санитарным заданиям и ПСО производится за 3 часа по IIой группе сложности /день/ без учета вредных условий труда при условии невыполнения экипажем в этот день производственных полетов. Если фактически налет экипажа в день дежурства по санзаданию и ПСО составил менее 3-х часов, производится доплата до 3-х часов гарантированного налета по 1-й группе сложности.

4 . 9 . 9 . **Почасовая оплата труда** командно-летному и летно-инструкторскому составу **за дежурство по ПСО и санитарным заданиям**, а также выполнение летной работы в составе экипажа в качестве второго пилота **производится по ставкам командира воздушного судна**.

Таким образом, установлено, что за работы на земле между полетными сменами дежурному летному составу производится оплата.

В соответствии с определением об отложении рассмотрения дела от 19/05/2020 ГП ЧАО «ЧукотАВИА» предоставило в Чукотский УФАС России «П.6 калькуляцию (расчет стоимости услуг одного дежурства экипажа и подготовки воздушных судов на авиационные работы с целью оказания медицинской помощи) (исх 879 от 03/06/2020 г. пункт 8), в котором приложены копии «Расчет стоимости 1 (**12-ти часового**) дежурства экипажа вертолета Ми-8, Ми-8 МТВ и подготовки воздушных судов к дежурству в а/п Анадырь в 2019 году» и «Расчет стоимости 1 (**9-ти часового**) дежурства экипажа вертолета Ми-8, Ми-8 МТВ и подготовки воздушных судов к дежурству в а/п Кепервеем, Певек, Залив Креста, Лаврентия (Провидения) в 2019 году».

Проанализировав представленные расчеты ГП ЧАО «ЧукотАВИА» Комиссией выявлено, что в расчетах определены количественные показатели: Количество самолёта-часов дежурства в аэропорту, количество дежурных ВС в сутки в одном аэропорту, количество дней дежурств ВС в одном аэропорту, количество дежурства в одном аэропорту за 2019 год, количество экипажей необходимых для осуществления дежурства в одном аэропорту (период январь – декабрь 2019 г), итоговое количество экипажей, количество членов экипажа.

Расчет стоимости 1 дежурства экипажа вертолета Ми-8, Ми-8МТВ и подготовки воздушных судов к дежурству по следующим статьям затрат:

a. Расчет заработной платы дежурного летного состава произведен за период январь – декабрь. Состав экипажа: Командир ВС – 1 человек, 2-й пилот – 1 человек, борт механик – 1 человек. Расчет фонда заработной платы дежурного экипажа включает в себя суммы начислений по должностным окладам (оклады, установленные на 2019 год) и начисленные доплаты: за классность 20%,40%; за выслугу лет, гарантированный налет, начисления стимулирующего характера: премия ежемесячная; *премия годовая*, доплата за работу в выходные и праздничные дни, районный коэффициент и северные надбавки.

Рассчитаны Страховые взносы на обязательное пенсионное, медицинское и социальное страхование (далее – Страховые взносы) начисляемые на заработную плату сотрудников согласно законодательству РФ.

При этом Чукотским УФАС России установлено, что фонд оплаты труда звена Ми-8 авиационной эскадрильи численностью 47 человек (файл «Комитет. Стоимостная основа 2019 год», лист «ФЗП 2019» строки в таблице excel 119-126) включен в расчет летного часа воздушного судна Ми-8(+МИ-8 МТВ Губерт.) и Ми-8 МТВ-1 (Модуль) (*файл «Комитет. Стоимостная основа 2019 год», лист «Прил3.» п.1.1 строка в таблице excel 14) путем деления начисленного ФОТ на планируемый налет ВС (*файл «Комитет. Стоимостная основа 2019 год», лист «ФЗП 2019» ячейки V212, X212). *Численность* звена Ми-8 авиационной эскадрильи в штатном расписании на 2019 год, предоставленного в рамках выездной проверки, и численность в (файл «Комитет. Стоимостная основа 2019 год», лист «ФЗП 2019» строки в таблице excel 119-126) равны.

Таким образом установлено, что расходы на заработную плату дежурных экипажей включены в стоимость расчета 1 летного часа ВС Ми-8, тем самым Комиссия делает вывод, что одни и те же расходы включены в разные виды деятельности предприятия. Не соблюдая принцип ведения доходов и расходов по видам деятельности ГП ЧАО «ЧукотАВИА» необоснованно получает завышенный доход, при этом Комитет данного факта при проведении экспертизы не устанавливает.

Компенсация за питание летного состава установлена п. 5.1.3 Коллективного договора ГП ЧАО «ЧукотАВИА». Сумма затрат на питание рассчитана как сумма компенсации в день умноженная на количество дней дежурств в одном аэропорту и умноженная на количество членов дежурного экипажа.

Расходы на питание летного состава и АТБ включены в расчет летного чата всех типов ВС, в том числе в расчет летного часа воздушного судна Ми-8(+МИ-8 МТВ Губерт.) и Ми-8 МТВ-1 (Модуль) (с) детализация расчета и какие-либо пояснения формированию затрат по данной статье расходов отсутствуют. Экспертные заключения, представленные Комитетом в рамках рассмотрения дела, не содержат заключений (выводов) по данной статье расходов.

b. *Медосмотр экипажа. Сумма затрат на медосмотр рассчитана как количество членов дежурного экипажа умноженная* на количество дней дежурств в одном аэропорту *и на стоимость одного дежурства.*
c. *Доплата авиатехникам за дежурство по санзаданиям 15% от оклада.*

Сумма затрат рассчитана как оклад двух авиатехников умноженный на размер доплат (15%) умноженный на районный конфидент умноженный на северную надбавку и умноженный на количество дней дежурств в одном аэропорту. На сумму затрат по доплате авиатехникам за дежурство по санзаданиям начислены страховые взносы.

d. Подготовка воздушного судна к дежурству.

Сумма затрат рассчитана как нормативная трудоемкость на оперативное техническое обслуживание ВС умноженная на количество дней дежурств в одном аэропорту и умноженная на тариф за техническое обслуживание ВС.

Тариф за техническое обслуживание ВС рассчитывается ГП ЧАО «ЧукотАВИА». Расчет направляется в Комитет вместе с расчетом летного часа для подтверждения экономически обоснованных тарифов на пассажирские авиаперевозки (*файл «Комитет. Стоимостная основа 2019 год», лист «Прил3.»*. «нерегулируемые услуги» «Техническое обслуживание» рассчитанный тариф строка 19 ячейка I109).

Комиссией установлено, что Тариф за техническое обслуживание ВС уже содержит затраты по *доплате авиатехникам за дежурство по санзаданиям 15% от оклада, указанные в «d» данного раздела* (Файл «Комитет стоимостная 2019 г», лист «ФЗП 2019», колонка «доплаты. за деж. по ССЗ» (доплата за дежурство по санитарным заданиям)). Можно сделать вывод, что затраты **по *доплате авиатехникам за дежурство по санзаданиям 15% от оклада учтены дважды в тарифе на* дежурство по санитарным заданиям. Комитетом не дана оценка при формировании данного тарифа.**

e. Накладные расходы составляют 28,3% от заработной платы экипажу и авиатехникам. Косвенные расходы за 2019 год распределены между видами услуг видам услуг: Расчет летного часа ВС АН-24,26, Расчет летного часа ВС DHC-6, Расчет летного часа ВС Ми-8 (+МИ-8 МТВ Губерт.), Расчет летного часа ВС Ми-8 МТВ-1 (Модуль), Тариф Агент обслуживание, Техническое обслуживание, Медобслуживание, Прочая неавиационная деятельность (*файл «Комитет. Стоимостная основа 2019 год», лист «Прил3.»*. п. 12.3 «косвенные расходы»). Комиссия делает вывод, что одни и те же расходы включены в разные виды деятельности предприятия. Не соблюдая принцип ведения доходов и расходов по видам деятельности ГП ЧАО «ЧукотАВИА» необоснованно получает

завышенный доход, при этом Комитет данного факта при проведении экспертизы не устанавливает.

Исходя из принципа ведения доходов и расходов по видам деятельности Комиссия изучила планируемые доходы ГП ЧАО «ЧукотАВИА» и установила следующее:

ГП ЧАО «ЧукотАВИА» предоставило в Чукотский УФАС России «Плановый расчет доходов и расходов ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на 2017-2019 года с приложением экономически обоснованных тарифов на пассажирские авиаперевозки» (исх 879 от 03/06/2020 г. пункт 6).

a. «Плановый расчет доходов и расходов ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на **2017 г.**

Лист «План по доходам ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на 2017 год» **строка 1.5** «Дежурство по санитарным заданиям», единица измерения «дежурство», объем за 2017 год – 288, **Сумма -10 280** тыс. руб.; **строка 1.6** «Подготовка ВС к санзаданиям», единица измерения «н/час», объем за 2017 год – 3697, **Сумма - 22699 тыс. руб**.; **строка 1.7** «Дежурство по санитарным заданиям ФКП» **сумма за 2017 год – 3414 тыс. руб**. ; **строка 1.8** «Дежурство ООО ЧукотАэросбыт» **сумма за 2017 год – 1070 тыс. руб**. Плановый доход ГП ЧАО «ЧукотАВИА» по строкам 1.5-1.8 **на 2017 год составляет 37 463 тыс. руб**.

b. «2018 год. 1. План по доходам. 2. Смета расходов с расшифровкой).

Лист «План по доходам ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на 2018 год» **строка 1.5** «Дежурство по санитарным заданиям», единица измерения «дежурство», объем за 2018 год – 662, **Сумма - 60325 тыс**. руб.; **строка 1.6** «Подготовка ВС к санзаданиям», единица измерения «н/час», объем за 2018 год – 2234, **Сумма - 15855 тыс. руб.; строка 1.7** «Дежурство по санитарным заданиям ФКП» сумма за **2018 год – 3900 тыс**. руб.; **строка 1.8** «Дежурство ООО ЧукотАэросбыт» сумма за 2018 год – **514 тыс. руб**. Плановый доход ГП ЧАО «ЧукотАВИА» по строкам 1.5-1.8 **на 2018 год составляет 80 594 тыс. руб**.

c. «**2019 год**. 1. План по доходам. 2. Смета расходов с расшифровкой).

Лист «План по доходам ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на 2019 год» **строка 1.5** «Дежурство по санитарным заданиям», единица измерения «дежурство», объем за 2019 год – 309, **Сумма - 44566** тыс. руб.; **строка 1.6** «Подготовка ВС к санзаданиям», единица измерения «н/час», объем за 2019 год – 0, **Сумма – 19 527** тыс. руб.; строка 1.7 «Дежурство по санитарным заданиям ФКП» **сумма за 2019 год – 4680 тыс**. руб.; **строка 1.8** «Дежурство ООО ЧукотАэросбыт» сумма **за 2019 год – 643 тыс. руб**. Плановый доход

ГП ЧАО «ЧукотАВИА» по строкам 1.5-1.8 **на 2019 год составляет 69 416 тыс. руб**.

Таким образом на примере расчета стоимости 1го дежурства на 2019 год установлено, что Расходы на дежурство экипажей и готовности воздушных судов на авиационные работы с целью оказания медицинской помощи должны быть исключены из расчета стоимости летного часа воздушного судна и соответственно из расчета стоимости экономически обоснованных пассажирских тарифов.

4. Комиссия, рассмотрев предоставленные ГП ЧАО «ЧукотАВИА» в Чукотский УФАС России «Расчеты стоимости услуг ГП ЧАО «ЧукотАВИА» относящиеся к неавиационной деятельности предприятия за 2016-2019 годы» (исх 879 от 03/06/2020 г. пункт 8), в котором приложены копии калькуляций, расчетов ставок (тарифов) «за обработку документов отделом РиС», «стоимости услуги по содержанию 1м2» производственных помещений». При анализе предоставленных расчетов было выявлено, что затраты ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на оплату труда сотрудников, страховые взносы, расходы на проезд в отпуск, амортизация, ремонтные работы, прочие работы, включенные в расчет ставок (тарифов) «за обработку документов отделом РиС», «стоимости услуги по содержанию 1м2» производственных помещений» на оказание.
5. Расходы на капитальный ремонт воздушных судов.

Рассмотрев в рамках дела материалы по формированию затрат на Капитальный ремонт ВС за 2016-2019 гг. установлено следующее:

В расчетах стоимости затрат на капитальный ремонт воздушных судов ГП ЧАО «ЧукотАВИА» по типам ВС использованы разные подходы к формированию стоимости работ на регулируемый период и формула расчета, а именно:

Капитальный ремонт вертолетов

- В листе «Капремонт Ми-8» файл «Комитет стоимостная основа на 2019 г» ГП ЧАО «ЧукотАВИА» производен расчет стоимости капитального ремонта по типу воздушного судна МИ-8 путем разделения совокупных плановых расходов на 2000 часов (межремонтный ресурс) и умножения на налет часов МИ-8, запланированный на регулируемый год. (капремонта ВС Ми-8, без НДС:102095000 руб./1,2/2000*3170).

- В листе «Капремонт Ми-8 МТВ» файл «Комитет стоимостная основа на 2019 г» ГП ЧАО «ЧукотАВИА» производен расчет стоимости капитального ремонта по типу воздушного судна МИ-8 путем включения 100% совокупных плановых расходов на регулируемый год (Стоимость

капремонта Ми-8МТВ без НДС п.10/1,20 106 286 917 руб.).

В листе «Капремонт Ми-8» файл «Комитет стоимостная основа на 2018 г» ГП ЧАО «ЧукотАВИА» производен расчет стоимости капитального ремонта по типу воздушного судна МИ-8 путем разделения совокупных плановых расходов на 2000 часов (межремонтный ресурс) и умножения на некий налет часов МИ-8, (капремонта ВС Ми-8, без НДС: 62291184 (п.14)/1,18 / 2 000 час. * 2 800 час. =).

- В листе «Капремонт Ми-8 МТВ» файл «Комитет стоимостная основа на 2018 г» ГП ЧАО «ЧукотАВИА» производен расчет стоимости капитального ремонта по типу воздушного судна МИ-8 путем разделения совокупных плановых расходов на 8 лет. (Стоимость капремонта Ми-8МТВ без НДС 83667585/1,18/8 лет)

Таким образом установлено, что отсутствие описательной части к приложениям **Постановления Правления Комитета от 11 марта 2014 г. 4-м/1 предоставляет ГП ЧАО «ЧукотАВИА» полную свободу в действиях при формировании статьи затрат «Затраты на капитальный ремонт сторонними организациями (АРЗ)» при расчете летного часа по каждому типу эксплуатируемых ВС при осуществлении пассажирских перевозок на внутренних авиалиниях. Данный подход существенно влияет на формирование экономически обоснованных тарифов на перевозку пассажиров воздушными судами ГП ЧАО «ЧукотАВИА». Комиссия приходит к выводу, что в действиях (бездействие) Комитета усматриваются нарушения антимонопольного законодательства.**

6. В рамках дела Комиссией были рассмотрены материалы по расчету стоимости одного летного часа ВС Ми-8. Установлено, что в расчет стоимости одного летного часа ВС Ми-8 включены затраты на эксплуатацию, содержание воздушного судно Вертолет Ми-8 МТВ-1, бортовой номер №27014 (далее - Ми-8 МТВ 27014), с неконвертируемым VIP салоном, с компоновкой салона 11 пассажирскими кожаными креслами.

Решение о включении затрат на содержание ВС Ми-8 МТВ 27014 в расчет стоимости одного летного часа ВС Ми-8 для расчета тарифов на перевозку пассажиров местными воздушными линиями принято ГП ЧАО «ЧукотАВИА» и поддержано Комитетом. Это следует из обращения ГП ЧАО «ЧукотАВИА» (предоставленных Комитетом исх. 795/09-03 от 26.06.2020, исх. 1191/11-04 от 13.11.2020 г) об установлении тарифов на перевозку пассажиров и багажа на местных воздушных линиях, выполняемых ВС Ан-24, Ан-26, DCH-6, Ми-8, ГП ЧАО «ЧукотАВИА» (Исх. № 334/Э от «27» ноября 2015 г.). Копия письма была направлена Заместителю Губернатора - начальнику Департамента промышленной

политики, строительства И ЖКХ АО **< >** и Заместителю губернатора - начальнику Департамента финансов, экономики и имущественных отношений Чукотского АО <>. В письме (Исх. № 334/Э от «27» ноября 2015 г.) указано дословно: «*При расчете стоимости полетного часа на ВС Ми-8, мы усреднили его по типам воздушных судов между Ми-8Т и Ми-8 МТВ, это привело к незначительному росту стоимости 1 полетного часа, но в свою очередь позволит более эффективно использовать ВС Ми-8 МТВ № 27014 по назначению. В связи с высокой стоимостью полетного часа 1 484 150 рублей, воздушное судно не востребовано, производственный налет за 11 месяцев 2015 года составил 27 часов, это не покрывает не только расходы авиапредприятия по его содержанию, но и негативно влияет на техническое состояние самого воздушного судна.*»

Стоимость одного полетного часа ВС рассчитывается путем деления **планового объема расходов на плановое количество налета часов.**

Усреднение по типам воздушных судов между Ми-8Т и Ми-8 МТВ привело к повышению стоимости летного часа.

Факт, указанный в письме (Исх. № 334/Э от «27» ноября 2015 г.), прямо указывает на нарушение со стороны ГП ЧАО ЧукотАВИА и Комитета статьи 16 Закона о защите конкуренции, повлекший к необоснованному установлению тарифа на пассажирские перевозки ВС ГП ЧАО «ЧукотАВИА».

В рамках дела представлены документы, из которых видно, Вертолет Ми-8 МТВ-1 (27014) не планировался для перевозки пассажиров ВС ГП ЧАО ЧукотАВИА на местных авиалиниях в период 2016-2019 гг.

7. ГП ЧАО «ЧукотАВИА» получает дополнительные доходы.

В ходе рассмотрения материалов дела Комиссией было установлено, что ГП ЧАО «ЧукотАВИА» получает доходы от выплаты из окружного бюджета на привлечение трудовых ресурсов в Чукотский автономный округ; от возмещения акцизов по приобретенному авиакеросину; от Возмещение затрат ФСС предупредительные меры по предупреждению травматизма (Приказ Минтруда России от 10.12.2012 N), от страховых возмещений ущерба. Однако данные доходы, имеющие компенсационный характер, не были учтены при формировании экономически обоснованных тарифов на пассажирские перевозки ВС ГП ЧАО «ЧукотАВИА» на внутренних авиалиниях за период 2016-2019 гг.

8. Включение расходов на буксировку ВС в стоимость рейсов, Вылетающих из Анадыря.

Рассмотрев в рамках дела материалы по формированию стоимости

рейсов Комиссия установила, что затраты на буксировку ВС при выполнении регулярных рейсов, осуществляемых из аэропорта Анадырь включены необоснованно.

Комиссия, рассмотрев представленные документы (исх. 961 от 19/06/20 приложение на 183 л), подтверждающие фактические расходы на приобретение ГП ЧАО «ЧукотАВИА» услуги по буксировке ВС при выполнении регулярных рейсов, осуществляемых из аэропорта Анадырь за период 2018-2019 гг. установила, что в указанный период ГП ЧАО «ЧукотАВИА» не приобретала услугу букировки для выполнения рейсов по расписанию. Из приставленных документов следует, что в период 2018-2019 год было приобретено 8 услуг, в том числе для ВС Ми-8 в количестве 1 услуги, для ВС Ан-26 в количестве 7 услуг.

Из пояснений ГП ЧАО «ЧукотАВИА» следует, что работы по буксировке ВС осуществляют собственными силами.

Таким образом Комиссией установлено необоснованное включение в расчет стоимости рейса планируемых расходов на буксировку ВС, что является необоснованным увеличением стоимости рейса и необоснованным завышением стоимости тарифа на перевозку одного пассажира ВС.

В совокупности установленных фактов о включении в расчет необоснованных затрат и не исключенных Комитетом в ходе проведения экспертизы, свидетельствует о наличии согласованных действий между Комитетом и ГП ЧАО «ЧукотАВИА» направленного на завышение экономически обоснованных тарифов, что в итоге привело к завышенному субсидированию.

Комиссия по рассмотрению дела в итоге приходит к выводу, что в действиях Комитета и ГП ЧАО «ЧукотАВИА» имеют место действия, которые способствовали в итоге получению ГП ЧАО «ЧукотАВИА» преференций (прибыли), поддержанию цен (тарифов).

Однако в связи с тем, что ГП ЧАО «ЧукотАВИА» является единственной компанией осуществляющей перевозки в границах Чукотского автономного округа и согласованные действия между ГП ЧАО «ЧукотАВИА» и Комитетом не могли повлиять на ограничения вхождения на рынок авиакомпаний по перевозке пассажиров воздушным транспортом по регулярным маршрутам в соответствии с регулярным расписанием, а также повлиять на ограничение конкуренции на рассмотренном рынке, Комиссия приходит к выводу о недостаточности оснований в признании ГП ЧАО «ЧукотАВИА» и Комитета нарушившими пункт 1 части 1 статьи 16 Закона о защите

конкуренции.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, статьей 48, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

РЕШИЛА

1. В связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых комиссией действиях Государственного предприятия Чукотского автономного округа «ЧукотАВИА», ИНН: 8700000018, ОГРН: 1028700517230, 689503, Чукотский автономный округ, Анадырский район, поселок городского типа Угольные Копи, территория аэропорта Анадырь и Комитета государственного регулирования цен и тарифов Чукотского автономного округа: ИНН: 8709005388, ОГРН: 1028700587508, 689000, Чукотский автономный округ, город Анадырь, улица Отке, д.4, рассмотрение прекратить.
2. Рекомендовать Правительству Чукотского автономного округа разработать методические рекомендации (иной нормативный документ) определяющие порядок установления тарифов на регулируемые Правительством Чукотского автономного округа тарифов по перевозкам пассажиров на внутрирегиональных маршрутах.
3. Передать материалы дела № 087/01/10-60/2020 в правоохранительные органы для определения состава уголовно наказуемого деяния в действиях должностных лиц Государственного предприятия Чукотского автономного округа «ЧукотАВИА» и Комитета государственного регулирования цен и тарифов Чукотского автономного округа повлекшие за собой необоснованное поддержание экономически завышенных тарифов.

Председатель Комиссии < >

Члены Комиссии: < >