РЕШЕНИЕ

г. Благовещенск

Резолютивная часть решения оглашена **«28» февраля 2019 года**

В полном объеме решение изготовлено **«15» марта 2019 года**

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Амурской области (далее – Амурское УФАС России) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе: <…>, <…>, <…>, <…>,

рассмотрев дело № А-10/17 2018 по признакам нарушения ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск» части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон «О защите конкуренции»), выразившегося в установлении платы за предоставление возможности использования аэродрома г. Благовещенска в качестве запасного, не предусмотренной действующим законодательством, в присутствии представителей заявителя <…>, <…>, <…>, представителей ответчика <…>, <…>, <…>, <…>,

УСТАНОВИЛА:

В Амурское УФАС России поступило заявление АО «АК «Аврора» на действия ГУП Амурской области «Аэропорт «Благовещенск» (далее – ГУП «Аэропорт Благовещенск») по вопросу навязывания договора на оказание услуг по обеспечению возможности работы аэродрома г. Благовещенска в качестве запасного, нарушения порядка ценообразования при установлении платы за предоставление возможности использования аэродрома в качестве запасного.

По результатам рассмотрения указанного заявления приказом Амурского УФАС России от 09.10.2018 № 128 в отношении ГУП «Аэропорт Благовещенск» возбуждено дело № А-10/17 2018 и создана Комиссия для рассмотрения дела по признакам нарушения части 1 статьи 10 Закона «О защите конкуренции». Определением от 11.10.2018 рассмотрение дела назначено на 23.10.2018 в 11 часов 00 минут. Определением от 23.10.2018 рассмотрение дела отложено на 22.11.2018 в 10 часов 00 минут. Определением от 22.11.2018 рассмотрение дела отложено на 25.12.2018 в 09 часов 30 минут. Определением от 25.12.2018 рассмотрение дела отложено на 23.01.2019 в 10 часов 00 минут. Определением от 29.12.2018 рассмотрение дела перенесено на 24.01.2019 в 11 часов 00 минут. Определением от 24.01.2019 рассмотрение дела отложено на 21.02.2019 в 09 часов 30 минут. В заседании комиссии 21.02.2019 объявлялся перерыв до 14 часов 00 минут 28.02.2019.

В ходе рассмотрения дела представители заявителя поддержали доводы, изложенные в письменной позиции по делу, пояснили, что в действиях ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск» содержатся признаки нарушения части 1 статьи 10 Закона «О защите конкуренции», которое выразилось в необоснованном издании НОТАМ об ограничении времени работы аэропорта, а также направлении договора о предоставлении возможности использования аэродрома в качестве запасного, расторжении ранее заключенного договора о наземном обслуживании, предусматривающего возможность использования запасного аэродрома. Указанные действия нарушают права АО «АК «Аврора»,

поскольку компания будет вынуждена дополнительно вносить плату за предоставление возможности указывать запасной аэродром г. Благовещенска в рабочих планах полетов без предоставления фактических услуг. Указанные расходы по действующим расценкам составят около 90 млн. рублей в год. Кроме того, ГУП АО «Аэропорт Благовещенск» обращается с жалобами в контролирующие органы о том, что АО «АК «Аврора» не обеспечивает требуемый уровень безопасности полетов, авиакомпания вынуждена разрешать споры с контролирующими органами в суде. На маршрутах, проходящих через территорию Амурской области, АО «АК «Аврора» указывает в качестве запасного только аэродром Благовещенск, поскольку он соответствует требованиям Федеральных авиационных правил. Поскольку аэропорт Благовещенск имеет статус международного, то он должен работать круглосуточно. При этом, ГУП АО «Аэропорт Благовещенск», являясь оператором аэропорта, обязан представлять запасной аэродром. При этом, регламент работы аэропорта не может быть ограничен путем издания НОТАМ. АО «АК «Аврора» вносится плата за наземное обслуживание по действующим расценкам, за обслуживание вне регламента предусмотрен повышающий коэффициент 40%. В случае необходимости использования запасного аэродрома оплата будет производиться по действующему прейскуранту с повышающим коэффициентом 40%. Таким образом, необходимость заключения дополнительного договора на предоставление возможности использования запасного аэродрома отсутствует.

Представители ответчика факт нарушения антимонопольного законодательства не признали по доводам, изложенным в письменной позиции по делу, пояснили, что ГУП АО «Аэропорт Благовещенск» не обязывает заявителя заключить договор на предоставление возможности использования аэродрома в качестве запасного, авиакомпания сама направила заявку о заключении такого договора. Аэропорт является субъектом естественных монополий, аэропортовые сборы для аэропорта устанавливаются уполномоченным органом. Последний раз тарифы устанавливались в 2009 году. С указанной даты затраты аэропорта существенно увеличились, а тариф остался на прежнем уровне. Предоставление возможности использования запасного аэродрома предполагает работу аэропорта вне регламента в режиме ожидания, содержание персонала, техники и т.д. Взимание платы за продление регламента работы аэропорта обусловлено необходимостью компенсации затрат предприятия, связанных с работой за пределами регламента Указанные затраты в тарифы аэропорта не заложены, возможность учета таких затрат в регулируемых тарифах законодательством не предусмотрена. Услуга предоставления запасного аэродрома в приказе Минтранса № 241 не предусмотрена, следовательно, она может оказываться в рамках гражданского законодательства. Действующим законодательством не установлен обязательный порядок работы аэропорта в круглосуточном режиме, не запрещено устанавливать регламент работы аэропорта. Информация об аэропортах содержится в сборниках аэронавигационной информации. Чтобы актуализировать данную информацию издаются НОТАМ. НОТАМ издаются не аэропортами, а специализированными органами на основании поступившей от аэропорта информации. Данные органы следят за соответствием данной информации требованиям в сфере авиации. Аэродром не может быть принят в качестве запасного, если в это время действует НОТАМ об ограничении работы аэропорта. Вместе с тем, авиакомпания «Аврора» совершая полеты, указывает аэродром Благовещенска в качестве запасного без уведомления ГУП АО «Аэропорт Благовещенск», что может привести к чрезвычайной ситуации.

В ходе рассмотрения дела комиссией Амурского УФАС России установлено, что ГУП «Аэропорт Благовещенск» является главным оператором аэропорта «Благовещенск».

Приказом Федеральной службы по тарифам от 01.02.2012 № 1-т/1 для ГУП «Аэропорт «Благовещенск» утверждены предельные максимальные аэропортовые сборы и тарифы за обслуживание воздушных судов:

- сбор за взлет-посадку;

- сбор за обеспечение авиационной безопасности;

- сбор за предоставление аэровокзального комплекса;

- тариф за обслуживание пассажиров;

- тариф за обеспечение заправки воздушного судна авиационным топливом;

- тариф за хранение авиационного топлива.

Приказом ГУП «Аэропорт «Благовещенск» от 18.12.2017 № 713 (в редакции приказа от 22.06.2018 № 420) утвержден прейскурант аэропортовых сборов, тарифов и цен на наземное обслуживание воздушных судов на 2018 год, которым в числе прочего установлены тарифы на предоставление аэродрома в качестве запасного, а также за продление регламента работы аэропорта.

Так, пунктом 2.29 прейскуранта установлен тариф за продление регламента работы аэропорта в размере от 9 008,12 рублей/час до 28 075,10 рублей/час (в зависимости от категории по уровню требуемой пожарной защиты).

Пунктом 2.30 прейскуранта установлен тариф за обеспечение запасным аэродромом в размере от 28 374,28 рублей/час до 56 864,20 рублей/час (в зависимости от категории по уровню требуемой пожарной защиты).

Аналогично приказом ГУП «Аэропорт «Благовещенск» от 03.12.2018 № 780 утвержден прейскурант аэропортовых сборов, тарифов и цен на наземное обслуживание воздушных судов на 2019 год, которым в числе прочего установлены тарифы на предоставление аэродрома в качестве запасного, а также за продление регламента работы аэропорта.

Пунктом 2.29 прейскуранта на 2019 год установлен тариф за продление регламента работы аэропорта в размере от 9 528,0 рублей/час до 29 696,4 рублей/час (в зависимости от категории по уровню требуемой пожарной защиты).

Пунктом 2.30 прейскуранта на 2019 год установлен тариф за обеспечение запасным аэродромом в размере от 30 009,6 рублей/час до 60 141,6 рублей/час (в зависимости от категории по уровню требуемой пожарной защиты).

Согласно сведениям, содержащимся в сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации (АИП), аэропорт «Благовещенск» имеет круглосуточный режим работы, в том числе, круглосуточный режим работы аварийно-спасательной и противопожарной службы (7 категория), служб организации воздушного движения и других служб.

Вместе с тем, ГУП «Аэропорт Благовещенск» на регулярной основе (ежемесячно) устанавливается ограничение регламента работы аэропорта в ночное время, которое оформляется соответствующими NOTAM (дополнения к АИП временного характера) об ограничении времени работы аэропорта в ночное время.

АО «АК «Аврора» является региональным перевозчиком и осуществляет коммерческие воздушные перевозки пассажиров как по маршрутам, точкой прилета/вылета по которым является г. Благовещенск, так и по транзитным маршрутам, пролегающим через территорию Амурской области (без посадки в г. Благовещенске).

При этом, часть рейсов совершается АО «АК «Аврора» в ночное время, когда аэропорт г. Благовещенска по регламенту не работает.

Согласно понятиям, данным в приложении к Федеральным авиационным правилам «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденным приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (далее – Приказ № 128), запасной аэродром - аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно следовать до аэродрома намеченной посадки или производить на нем посадку. К запасным относятся следующие аэродромы:

- запасной аэродром при взлете - запасной аэродром, на котором воздушное судно может произвести посадку, если в этом возникает необходимость вскоре после взлета и не представляется возможным использовать аэродром вылета;

- запасной аэродром на маршруте - аэродром, на котором воздушное судно сможет произвести посадку в том случае, если во время полета по маршруту оно оказалось в нештатной или аварийной обстановке;

- запасной аэродром пункта назначения - запасной аэродром, куда может следовать воздушное судно в том случае, если невозможно или нецелесообразно производить посадку на аэродроме намеченной посадки. Аэродром, с которого производится вылет воздушного судна, также может быть запасным аэродромом на маршруте или запасным аэродромом пункта назначения для данного воздушного судна;

В соответствии с пунктом 5.27 Приказа № 128, для самолетов запасной аэродром при взлете выбирается и указывается в рабочем плане полета в тех случаях, если метеорологические условия на аэродроме вылета равны эксплуатационному минимуму для посадки или ниже его или не представляется возможным вернуться на аэродром вылета по другим причинам.

Согласно пункту 5.29 Приказа № 128 полеты самолетов с двумя и более газотурбинными двигателями, за исключением случаев, указанных в пункте 5.47 настоящих Правил, выполняются по маршруту, любая точка которого располагается от пригодного для посадки аэродрома не далее расстояния, соответствующего времени полета с одним отказавшим двигателем в стандартной атмосфере в штиль 60 минут для воздушного судна с двумя двигателями или 180 минут с тремя и более двигателями.

В качестве пригодного для посадки может использоваться аэродром, на котором

посадочные характеристики воздушного судна позволяют выполнить безопасную посадку и на котором имеются светотехническое оборудование, средства связи, метеорологическое и аварийно-спасательное обеспечение, навигационные средства, а также хотя бы одна схема захода на посадку по приборам.

Таким образом, авиакомпании, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки, обязаны при осуществлении полетов указывать сведения о запасных аэродромах.

При осуществлении транзитных рейсов через территорию Амурской области (в том числе в ночное время) АО «АК «Аврора» в качестве запасного аэродрома на маршруте указывается аэродром г. Благовещенска.

Письмом от 06.02.2018 № 01-02-01/323 АО «АК «Аврора» обратилось в ГУП «Аэропорт Благовещенск» с заявлением о заключении договора на обеспечение запасным аэродромом по 6-й категории УТПЗ.

ГУП «Аэропорт «Благовещенск» письмом от 15.02.2018 направило АО «АК «Аврора» проект договора № 01-18 на оказание услуг по обеспечению возможности работы аэродрома г. Благовещенска в качестве запасного на 2018 год. Стоимость договора составила 7 537 214 рублей в месяц.

Указанный проект договора АО «АК «Аврора» отказалось подписывать, считая взимание платы за указанные услуги необоснованным.

Согласно пояснениям, представленным ГУП «Аэропорт Благовещенск», для оказания услуг по предоставлению возможности использования аэродрома в качестве запасного заключение соответствующего договора не обязательно, оказание таких услуг возможно по заявкам авиакомпаний.

Как следует из заявления АО «АК «Аврора», отказ авиакомпании от подписания договора на обеспечение запасным аэродромом послужил поводом для обращения ГУП «Аэропорт Благовещенск» в транспортную прокуратуру по вопросу нарушения АО «АК «Аврора» правил безопасности полетов, по результатам рассмотрения которого Сахалинским транспортным прокурором авиакомпании внесено представление об устранении нарушения в указанной сфере.

Между ГУП «Аэропорт Благовещенск» и АО «АК «Аврора» также заключен договор от 17.04.2017 № 06-17/22.5/2017-0402 на аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов, пребывающих/убывающих в аэропорт Благовещенск.

Указанным договором, в том числе, предусмотрена возможность оказания аэропортовых услуг в случае использования аэродрома в качестве запасного (с повышающим коэффициентом 40%).

Письмом от 27.07.2018 ГУП «Аэропорт Благовещенск» уведомило АО «АК «Аврора» о расторжении с 31.12.2018 договора на аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов от 17.04.2017 № 06-17/22.5/2017-0402, направило проект договора на аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов на 2019 год, исключив из него положения, касающиеся использования аэродрома г. Благовещенск в качестве запасного.

Информация о заключении сторонами договора на аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов на 2019 год в материалы дела не представлена.

Согласно пояснениям и расчетам, представленным в Амурское УФАС России ГУП «Аэропорт «Благовещенск», взимание платы за предоставление услуг запасного аэродрома не связано с оказанием авиакомпаниям конкретных услуг, а направлено на возмещение затрат предприятия, связанных с необходимостью работы в режиме ожидания за пределами регламента работы аэропорта в период полетов АО «АК «Аврора» и иных авиакомпаний.

Согласно сведениям, представленным в материалы дела ГУП «Аэропорт Благовещенск», за период 2016-2019 гг. предприятием взималась плата как за предоставление возможности использования аэродрома в качестве запасного, так и за продление регламента работы аэропорта.

Изучив имеющиеся в материалах дела документы и сведения, заслушав пояснения представителей лиц, участвующих в деле, комиссия Амурского УФАС России 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.

Согласно части 5 статьи 5 Закона «О защите конкуренции» доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии.

Статьей 4 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах отнесены к сфере деятельности субъектов естественных монополий.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.04.2008 № 293 услуги по обеспечению взлета, посадки, стоянки воздушных судов, обеспечению авиационной безопасности, предоставлению аэровокзального комплекса и обслуживанию пассажиров отнесены к услугам субъектов естественных монополий.

Таким образом, ГУП «Аэропорт «Благовещенск», являющееся главным оператором аэропорта «Благовещенск» и оказывающее в нем услуги по обеспечению взлета, посадки, стоянки воздушных судов, обеспечению авиационной безопасности, предоставлению аэровокзального комплекса и обслуживанию пассажиров, является хозяйствующим субъектом, занимающим доминирующее положение на рынке указанных услуг.

Проведенным Амурским УФАС России анализом состояния конкуренции определены следующие характеристики товарного рынка:

- временной интервал исследования: с 01.01.2018 по 24.01.2019;

- продуктовые границы товарного рынка: услуги в аэропортах (ОКВЭД 52.23);

- географические границы товарного рынка: границы аэропорта г. Благовещенска (включая аэродром, места стоянки и обслуживания судов, места хранения авиационного топлива).

В соответствии с частью 1 статьи 64 Воздушного Кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ), 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 (часть 2 статьи 64 ВК РФ).

Перечень аэронавигационных и аэропортовых сборов, тарифов за наземное обслуживание утвержден приказом Минтранса России от 17.07.2012 № 241 (далее – Приказ № 241).

При этом, тарифы (сборы) за предоставление возможности использования аэродрома в качестве запасного или за продление регламента работы аэропорта Приказом № 241 не предусмотрены.

Услуги, за предоставление которых взимаются аэронавигационные, аэропортовые сборы и тарифы за наземное обслуживание воздушных судов, включают мероприятия, предусмотренные федеральными авиационными правилами и федеральными правилами использования воздушного пространства (пункт 1.2 Приказа № 241).

Согласно пункту 1.13 Приказа № 241, аэронавигационные и аэропортовые сборы, тарифы за наземное обслуживание взимаются только за предоставляемые потребителям услуги или операции.

Вместе с тем, предоставление возможности использования аэродрома в качестве запасного, продление регламента работы аэропорта (без предоставления каких-либо конкретных услуг потребителям) федеральными авиационными правилами или федеральными правилами использования воздушного пространства не предусмотрено.

Перечисленные ГУП «Аэропорт Благовещенск» виды деятельности, предусмотренные Федеральными авиационными правилами «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации», утвержденными приказом Минтранса РФ от 25.09.2015 № 286, не являются услугами, за которые может быть установлен тариф, а относятся к обязанностям оператора аэропорта (аэродрома).

При этом, ГУП «Аэропорт Благовещенск» после утверждения в 2012 году аэропортовых сборов и тарифов за обслуживание воздушных судов не обращалось в регулирующий орган (ФАС России) за пересмотром данных тарифов, в том числе, в целях компенсации своих затрат на выполнение обязанностей оператора аэропорта (аэродрома).

Комиссией отклонен довод ответчика о том, что взимание платы за предоставление возможности использования запасного аэродрома допустимо на основании положений гражданского законодательства о свободе договора, поскольку исходя из смысла части 2 статьи 64 ВК РФ Приказом № 241 установлен исчерпывающий перечень тарифов и сборов, которые могут взиматься в области гражданской авиации.

Кроме того, как следует из материалов дела и пояснений ГУП «Аэропорт Благовещенск», взимаемая предприятием плата за предоставление возможности использования запасного аэродрома, продление регламента работы аэропорта, не связана с фактическим оказанием каких-либо услуг авиакомпаниям. Установление указанной платы не основано на нормах гражданского законодательства, связывающих возмездность договора с исполнением каких-либо встречных обязательств перед контрагентом (часть 1 статьи 423 ГК РФ).

Согласно пункту 2 Правил взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 17.07.2012 № 241, за обслуживание в аэропортах, осуществляемое вне периода работы аэропорта, установленного регламентом работы аэропорта, инструкцией по производству полетов в районе аэродрома и (или) аэронавигационным паспортом аэродрома, соответствующие сборы и тарифы за наземное обслуживание воздушных судов могут увеличиваться в размере до 40% от установленных. Указанная информация подлежит регистрации и опубликованию в установленном порядке.

Прейскурантом услуг ГУП «Аэропорт Благовещенск» на 2018 год, на 2019 год предусмотрена надбавка за аэропортовое обслуживание вне регламента работы аэропорта в размере 40%.

Указанная надбавка позволяет аэропорту компенсировать дополнительные затраты, возникающие в связи с необходимостью оказания услуг за пределами регламента работы.

При указанных обстоятельствах взимание ГУП «Аэропорт Благовещенск» отдельной платы за продление регламента работы аэропорта дополнительно к надбавке за аэропортовое обслуживание вне регламента работы аэропорта является необоснованным.

Довод ответчика о том, что надбавка в размере 40% не имеет отношения к услуге по продлению регламента работы аэропорта отклоняется комиссией, поскольку, согласно пояснениям ответчика, взимание платы за продление регламента работы аэропорта производится в случае фактической посадки воздушных судов во внерегламентное время. Надбавка в размере 40% также взимается предприятием за обслуживание судов во внерегламентное время.

Таким образом, установление и взимание ГУП «Аэропорт «Благовещенск» платы за предоставление возможности использования аэродрома в качестве запасного, а также за продление регламента работы аэропорта, не соответствует ВК РФ, Приказу № 241.

К полномочиям антимонопольного органа не отнесены вопросы проверки

обоснованности ограничения времени работы аэропорта или законности издания NOTAM или оценка соответствия деятельности аэропорта сертификационным требованиям.

Вместе с тем, доводы ответчика о правомерности ограничения времени работы аэропорта путем издания NOTAM, об отсутствии обязанности круглосуточной работы аэропорта (аэродрома) не влияют на квалификацию действий ГУП «Аэропорт Благовещенск» по установлению платы за предоставление возможности использования аэродрома в качестве запасного, за продление регламента работы аэропорта.

Комиссией отклоняется довод ответчика о наличии аналогичного договора на оказание услуг обеспечения запасным аэродромом, заключенного между АО «АК «Аврора» и АО «Аэропорт Чита», поскольку указанный договор не относится к обстоятельствам, рассматриваемым в настоящем деле.

Комиссией отклонены доводы ответчика о наличии иных аэропортов (аэродромов), которые могли быть указаны АО «АК «Аврора» в качестве запасных, поскольку ГУП «Аэропорт Благовещенск» занимает доминирующее положение на рынке услуг по обеспечению взлета, посадки, стоянки воздушных судов, обеспечению авиационной безопасности, предоставлению аэровокзального комплекса и обслуживанию пассажиров в силу закона, следовательно, на него распространяются запреты, установленные частью 1 статьи 10 Закона «О защите конкуренции».

Протокол совещания по вопросу обеспечения авиакомпаний запасными аэродромами от 04.10.2018 № БА-28, проведенного Департаментом государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России, на который ссылается ответчик, не является нормативным правовым актом и не обладает юридической силой. Кроме того, указанный протокол не содержит выводов, подтверждающих правомерность действий ГУП «Аэропорт Благовещенск».

Действия ГУП «Аэропорт «Благовещенск» по установлению платы за предоставление возможности использования аэродрома г. Благовещенска в качестве запасного, а также за продление регламента работы аэропорта, не предусмотренной действующим законодательством, приводят/могут привести к ущемлению интересов хозяйствующих субъектов, осуществляющих воздушные перевозки, в том числе АО «АК «Аврора», поскольку возлагают на них обязанность по внесению дополнительной платы при осуществлении полетов.

Таким образом, комиссия приходит к выводу, что вышеуказанные действия ГУП «Аэропорт Благовещенск» являются нарушением части 1 статьи 10 Закона «О защите конкуренции».

Поскольку на дату принятия настоящего решения нарушение антимонопольного законодательства ответчиком не прекращено, комиссия приходит к выводу о необходимости выдачи предписания о прекращении нарушения антимонопольного законодательства.

Комиссия, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, частью 1 статьи 49, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О

защите конкуренции», Комиссия Амурского УФАС России,

РЕШИЛА:

1. Признать действия ГУП «Аэропорт Благовещенск» (ОГРН 1022800529795, ИНН 2801060767), выразившиеся в установлении платы за предоставление возможности использования аэродрома г. Благовещенска в качестве запасного, а также за продление регламента работы аэропорта, не предусмотренной действующим законодательством, нарушающими часть 1 статьи 10 Закона «О защите конкуренции».

2. Выдать ГУП «Аэропорт Благовещенск» предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства.

3. Передать материалы дела должностному лицу Амурского УФАС России для решения вопроса о возбуждении дела об административном правонарушении.

Настоящее решение может быть обжаловано в Арбитражный суд Амурской области в течение трех месяцев с момента его вынесения.

Председатель комиссии <…>

Члены комиссии

<…>

<…>

<…>