Р Е Ш Е Н И Е

по делу № 03-52/16А, 03-20/17А о нарушении антимонопольного законодательства

г. Якутск резолютивная часть оглашена 20 октября 2017 года

изготовлено в полном объеме 31 октября 2017 года

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Саха (Якутия) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее – Комиссия) в составе

<...>

рассмотрев дело № 03-52/16А, 03-20/17А о нарушении антимонопольного законодательства по признакам нарушения федеральным казенным предприятием «Аэропорты Севера» (далее – ФКП «Аэропорты Севера», предприятие, ответчик) (место нахождения: 677904, г. Якутск, с. Маган, ул. 40 лет Победы, д. 1; ИНН 1435146293, ОГРН 1041402032803) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в присутствии на заседании

ФКП «Аэропорты Севера» в лице представителей <...> (доверенность от 28.09.2017 № 154/17), Хоролец Е.В. (доверенность от 08.06.2017 № 98/17), <...> (доверенность от 12.04.2017 № 71/17),

общества с ограниченной ответственностью производственно-коммерческое предприятие «Дельта К») (далее – ООО ПКАП «Дельта К») в лице представителя <...> (доверенность от 19.10.2017 № 2017/02);

в отсутствия заявителя – акционерного общества «Авиакомпания «Полярные авиалинии» (далее – АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии», извещенного надлежащим образом,

УСТАНОВИЛА:

Якутской транспортной прокуратурой в Управление Федеральной антимонопольной службы по Республике Саха (Якутия) направлено обращение и. о. генерального директора ООО ПКАП «Дельта К» Грачевой И.И. на действия федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера» о злоупотреблении доминирующим положением путем завышения тарифов за наземное обслуживание воздушных судов (вертолетов).

Из содержания обращения следует, что ФКП «Аэропорты Севера» нарушает антимонопольное законодательство путем *незаконного применения тарифов* за наземное обслуживание воздушных судов, осуществляемое вне периода работы аэропорта в нарушение положений Правил взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации (приложение № 2), утвержденных приказом Минтранса России от 17.07.2012 № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации») и направления предупреждения в адрес заявителя об отказе в дальнейшем наземном обслуживании при неоплате незаконно установленных и произведенных расчетов.

06 апреля 2017 года в Управление Федеральной антимонопольной службы по Республике Саха (Якутия) поступило обращение генерального директора акционерного общества «Авиакомпания «Полярные авиалинии» <...> на действия федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера» о злоупотреблении доминирующим положением путем установления и взимания почасовой платы за продление регламента аэропорта, введения ограничения максимального времени продления регламента.

Из содержания обращения следует, что ФКП «Аэропорты Севера» нарушает антимонопольное законодательство путем включения в проект договора от 01.01.2017 № АВ-17/31 условий по обеспечению работы аэропорта вне регламента свыше максимального времени по часовому тарифу в нарушение положений Правил взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации (приложение № 2), утвержденных приказом Минтранса России от 17.07.2012 № 241 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации») и направления письма от 16.03.2017 № 1018 в адрес заявителя с угрозой прекращения предоставления данных услуг с применением почасовой оплаты и предоставления продления регламента в пределах максимального времени для обслуживания воздушных судов при продлении регламента работы.

Заявители считают действия ФКП «Аэропорты Севера» по установлению ограничений максимального времени обслуживания воздушных судов вне регламента работы аэропортов и введению дополнительной платы за продление регламента нарушающими нормы действующего законодательства.

Письмом от 06.07.2017 № И/2017-595 ООО ПКАП «Дельта К» сообщило, что в связи с тем, что почасовая оплата за продление регламента установлена в нарушение нормативно правовых актов РФ, расходы на нее не могут включаться в пассажирские тарифы авиакомпании, что снижает доходность пассажирских перевозок, применение ФКП «Аэропорты Севера» дополнительно почасовой оплаты за обслуживание воздушных судов вне регламента аэропортов снижает прибыльность воздушных перевозок, тем самым ущемляя основной интерес авиационного предприятия в сфере предпринимательской деятельности. Экономические последствия введения и применения ФКП «Аэропорты Севера» повременной оплаты за обслуживание воздушных судов вне регламента аэропорта выражаются в снижении доходности авиационной деятельности

авиационного предприятия из-за дополнительных расходов. Представлен расчет дополнительных расходов авиакомпании на оплату времени продления регламента по тарифу за обслуживание воздушных судов вне регламента аэропорта по аэропорту «Олекминск», которые составили 155 980,0 рублей, в период с 01.01.2017 по 30.06.2017 по факту оказания ФКП «Аэропорты Севера» услуг по продлению регламента и обслуживания ВС в аэропортах общество понесло дополнительные расходы авиакомпании на оплату времени продления регламента по тарифу за обслуживание воздушных судов вне регламента в размере 480 191,0 руб.

АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» письмом от 07.07.2017 № 1391 также указало, что экономические последствия введения и применения ФКП «Аэропорты Севера» повременной оплаты за обслуживание воздушных судов вне регламента аэропорта выражаются в снижении доходности авиационной деятельности авиационного предприятия из-за дополнительных расходов. Так, размер дополнительных расходов авиакомпании на оплату времени продления регламента по тарифу за обслуживание воздушных судов вне регламента аэропорта по аэропорту «Олекминск» на примере рейса по маршруту Олекминск-Якутск 06.02.2016 составил 120 530,0 рублей. Фактические расходы АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии», понесенные вследствие оплаты тарифов ФКП «Аэропорты Севера» за обеспечение работы аэропортов вне регламента свыше максимального времени за 2016 год составили 17 736 897,0 рублей (без НДС).

На основании заявления ООО ПКАП «Дельта К», а также информации, полученной в ходе проверки данных обращений, 21 декабря 2016 года Якутским УФАС России возбуждено дело № 03-52/16 А о нарушении антимонопольного законодательства в отношении ФКП «Аэропорты Севера» по признакам нарушения части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

На основании заявления АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии», а также информации, полученной в ходе проверки данного обращения, 21 апреля 2017 года Якутским УФАС России возбуждено дело № 03-20/17А о нарушении антимонопольного законодательства в отношении ФКП «Аэропорты Севера» по признакам нарушения части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Определением Якутского УФАС России от 29 мая 2017 года в связи с однородностью по содержанию дел №№ 03-52/16А, 03-20/17 А, в целях полного, всестороннего и объективного рассмотрения дел, указанные дела о нарушении антимонопольного законодательства объединены в одно производство.

Из представленных ответчиком пояснений и материалов следует, что введение ограничения максимального времени обслуживания ВС вне регламента работы аэропорта и условия предоставления обслуживания за пределами этого ограничения по отдельному договору и тарифу ответчик объясняет недостаточностью доходов, получаемых в виде надбавки 40% к сборам и тарифам за обслуживание ВС вне регламента и отсутствия в Приказе № 241 нормы времени работы вне регламента для обслуживания ВС.

Обслуживание ВС вне регламента работы аэропорта влечёт увеличение интенсивности труда, соответственно дополнительные расходы, в т. ч. по заработной плате. Для обслуживания ВС в зависимости от класса необходимо

привлечение от 20-ти до 30 различных специалистов, так же возникают дополнительные общепроизводственные расходы, такие как электроэнергия, предоставление спецавтотранспорта, накладные расходы. На основе спектра работ, проводимых при обеспечении работы аэропортового комплекса для обслуживания ВС вне регламента работы, и фактических затрат предприятия был произведён расчёт себестоимости 1-го часа работы аэропорта вне регламента и установлен «Тариф за обеспечение работы аэропорта вне регламента».

Дополнительно ответчиком направлены пояснения, что в зависимости от требований безопасности, технических регламентов и других нормативно-правовых требований, отдельные службы работают в круглосуточном режиме (т.е. независимо от регламента аэропорта), в частности САБ, СПАСОП, ЭСТОП, ССТ. В связи с большим объёмом сверхурочных работ в аэропортах была изменена организация труда путём введения разрывного рабочего дня и предоставления работникам выходных дней (часов) в дни отсутствия полётов за привлечение к работе вне регламента. Некоторым категориям работников доплата за разрывной рабочий день установлена постоянно за отработанное время, остальным категориям работников только в дни продления регламента. Из пояснений ответчика следует, что часть расходов на доплаты за разрывной рабочий день, учитывается в ФОТ независимо от привлечения работника к работе вне регламента и соответственно компенсируются доходами от оказания услуг по регулируемым ставкам сборов и тарифов.

Для обоснования своих действий ФКП приводит довод о выгодности для авиакомпании услуги продления регламента, т.к. в связи с переносом рейса у авиакомпании возникают дополнительные расходы на обслуживание пассажиров в виде предоставление питания, размещения в гостинице и т.д., которые авиакомпания может избежать. На указанный довод ответчика заявители пояснили, что однозначной выгоды от продления регламента авиакомпании не получают, т.к. взамен расходов на обслуживание пассажиров возникают расходы от продления регламента. Расходы на обслуживание пассажиров, как правило, не превышают расходы на продление регламента, особенно в случаях небольшого количества пассажиров на рейсе. Плата за продление регламента по установленным тарифам, как правило, экономически невыгодна для авиакомпании, но соглашаться на продление регламента с почасовой оплатой вынуждает необходимость выполнения дневного расписания, т.к. перенос рейса влечёт за собой сбой расписания на следующий день. Кроме того, при выполнении авиационных работ авиакомпания не имеет установленных законом обязанностей по предоставлению услуг пассажирам заказчика в случае задержки или переноса времени вылета.

В качестве правовых оснований для установления дополнительной платы ответчик указывает на наличие нормы гражданского права о свободе юридических лиц в заключении договора и отсутствия ущемления интересов авиакомпаний, т.к. услуга по продлению регламента аэропорта не навязывается эксплуатантам, а оказывается исключительно по их заявке. В то же время в других представленных пояснениях ответчик прямо указывает, что установленный за продление регламента сбор является условием оказания услуг вне регламента работы аэропорта. Таким образом, эксплуатант, не заключивший договор на продление регламента, не сможет получить обслуживание после времени окончания работы аэропорта, указанного в регламенте, даже в случае фактической работы

аэропорта для обслуживания другого эксплуатанта, имеющего договор на продление регламента.

В ходе проведенной проверки материалов и представленных в ходе рассмотрения дела документов Якутским УФАС России установлено следующие фактические обстоятельства и доказательства.

01 января 2011 года между ФКП «Аэропорты Севера» и ООО ПКАП «Дельта К» заключен договор № КО-01-16/713 на комплексное обслуживание воздушных судов (далее – договор).

Согласно условиям договора главный оператор (ФКП «Аэропорты Севера») обеспечивает комплексное обслуживание воздушных судов по следующим направлениям:

аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов (ВС) Эксплуатанта (ООО ПКАП «Дельта К»), выполняющего нерегулярные рейсы по перевозке пассажиров, багажа, почты и другое;

инженерно-авиационное обеспечение полетов и обязательный комплекс работ по организации и проведению наземного обслуживания в транзитных аэропортах ВС Эксплуатанта, осуществляющего полеты по расписанию и вне расписания, а также при посадке ВС Эксплуатанта при использовании аэропортов в качестве запасного аэродрома в период работы Главного оператора.

Типы ВС, используемые Эксплуатантом – МИ-8Т, АН-2.

Разделом 2.5 договора предусмотрено дополнительное обслуживание.

По письменной заявке уполномоченного представителя Эксплутанта Главный оператор при наличии возможности предоставит необходимое дополнительное обслуживание в соответствии с перечнем дополнительных услуг (раздел II приложения № 2 к договору) (пункт 2.5.1 договора).

Пунктом 8.3 Раздела II приложения № 2 к договору предусмотрена аэропортовая услуга – продление регламента с ограничением максимального времени обслуживания воздушных судов вне регламента работы аэропорта в зависимости от типа воздушных судов, максимальной взлетной массы и максимального времени работы аэропортов для обслуживания ВС при продлении регламента работы. Так, для воздушных судов АН-2, Ан-3, Л-410, Ан-28, Ми-8, Ми-6, МИ-2 предусмотрено максимальное время работы аэропортов для обслуживания ВС при продлении регламента работы равное 30 минутам.

В соответствии с пунктом 4.1 договора Эксплуатант оплачивает Главному оператору все расходы по действующим на момент предоставления обслуживания ставкам сборов и тарифам. Пунктами 4.4, 4.5, 4.6, 4.7 договора предусмотрен порядок оплаты услуг.

13 сентября 2016 года ФКП «Аэропорты Севера» направило в адрес ООО ПКАП «Дельта К» радиограмму о необходимости погашения задолженности за комплексное обслуживание по состоянию на 13.08.2016 в размере 777 663,75 руб. с предупреждением в случае неоплаты приостановления обслуживания рейсов ООО ПКАП «Дельта К» с 23 09.2016 00 час 00 мин.

22 сентября 2016 года ФКП «Аэропорты Севера» направило в адрес ООО ПКАП «Дельта К» радиограмму о возобновлении обслуживания ВС заявителя с 23 сентября 2016 года в связи с полным погашением задолженности.

Приказом ФКП «Аэропорты Севера» от 17.06.2015 № 328 утверждено максимальное время обслуживания воздушных судов, осуществляемое вне периода работы аэропортов, установленного регламента работы аэропортов, дифференцированное по типам ВС, максимальной взлетной массе (тн).

Согласно Приложению № 1 данного приказа для воздушных судов – самолетов – АН-2, Ан-3, Л-410, Ан-28, вертолетов – Ми-8, Ми-6, МИ-2, КА-32 предусмотрено максимальное время обслуживания ВС вне регламента работы аэропорта равное 30 минутам.

Приказом ФКП «Аэропорты Севера» от 17.06.2015 № 327 введен в действие с 01 июля 2015 года Прейскурант Единых цен и тарифов на прочие аэропортовые услуги в филиалах ФКП «Аэропорты Севера» (Приложение № 2), в том числе:

тариф за обеспечение работы аэропорта вне регламента свыше максимального времени (все филиалы кроме Нерюнгри, Тикси, Ленск, Полярный) все типы ВС в размере 14180,0 рублей за час без учета НДС (пункт 3.4);

тариф за обеспечение работы аэропорта Нерюнгри, Тикси, Ленск, Полярный вне регламента свыше максимального времени для ВС 2, 3, 4 классов, все вертолеты в размере 15 534,5 рублей за час без учета НДС (пункт 3.5);

тариф за обеспечение работы аэропорта Нерюнгри, Тикси, Ленск, Полярный вне регламента свыше максимального времени для ВС 1 класса, кроме вертолетов в размере 23 046,5 рублей за час без учета НДС (пункт 3.6).

Прейскуранты Единых цен и тарифов на прочие аэропортовые услуги в филиалах ФКП «Аэропорты Севера», утверждаемые и вводимые в действие предприятием в период с 17 июня 2015 года по настоящее время, в том числе, с 11 мая 2016 года, 28 декабря 2016 года, устанавливались в том же размере.

ФКП «Аэропорты Севера» приложены расчеты стоимости 1 часа работы аэропорта вне регламента.

Согласно сведениями ФКП «Аэропорты Севера» стоимость одного часа работы аэропорта вне регламента включает в себя ФОТ, отчисление на социальные нужды, содержание и эксплуатация автотранспорта, общие эксплуатационные расходы, аэропортовые расходы, освещение взлетной полосы, амортизация ССО, накладные расходы.

В материалы рассмотрения заявления ФКП «Аэропорты Севера» представлены:

акт сверки взаиморасчетов между ФКП «Аэропорты Севера» и ООО ПКАП «Дельта К» с 01.06.16 по 13.09.16 по счетам 60.1, 62.1, 62.2 на сумму 777 663,75 руб.,

счет-фактура от 10.08.2016 № 637/27, акт № 14 от 31.07.2016 за выполненные работы (услуги) по аэропортовому и наземному обслуживанию ВС (продление регламента на 7 часов по 15 534,50 руб. в час, всего 108 741,5 рублей без учета НДС; тип воздушного судна – Ми-8, маршрут следования – Ленск-точка),

счет-фактура от 20.08.2016 № 187/21, акт № 310/1 от 14.08.2016 за выполненные работы (услуги) по аэропортовому и наземному обслуживанию ВС (продление регламента на 1 час на сумму 14 180,0 руб. без учета НДС; тип воздушного судна – АН-2 маршрут следования – УСМ-ЛПМ-УСМ),

счет-фактура от 10.08.2016 № 180/21, акт № 299/1 от 06.08.2016 за выполненные работы (услуги) по аэропортовому и наземному обслуживанию ВС (продление регламента на 1 час на сумму 14 180,0 руб. без учета НДС; тип воздушного судна – АН-2 маршрут следования – УСМ-ЛПМ-УСМ).

счет-фактура от 10.07.2016 № 402/13, акт № 460 Р от 01.07.2016 за выполненные работы (услуги) по аэропортовому и наземному обслуживанию ВС (продление регламента на 1,183 часов по 14180,00 руб. в час, всего 16774,94 рублей без учета НДС; тип воздушного судна – Ми-8, маршрут следования – ОЛК-точка).

01 февраля 2017 года ФКП «Аэропорты Севера» направило в адрес АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» проект договора от 01.01.2017 № АВ-17/31 (далее – договор № АВ-17/31).

Согласно условиям договора № АВ-17/31 исполнитель (ФКП «Аэропорты Севера») за плату, по письменной заявке заказчика (АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии») обеспечивает на согласованной сторонами срок работу аэропорта вне регламента работы или свыше максимального времени для обслуживания воздушных судов при продлении регламента работы и обеспечивает запасным аэродромом в следующих аэропортах, являющихся его филиалами: «Аэропорт «Батагай», аэропорт «Белая гора», аэропорт «Верхневилюйск» и др. (п. 1.1 договора).

Пунктом 2.1.1 договора предусмотрено, что исполнитель обязуется обеспечить работу вне регламента свыше времени, указанного в таблице № 1 настоящего договора.

Таблицей № 1 договора предусмотрена аэропортовая услуга максимальное время обслуживания воздушных судов вне регламента работы аэропорта в зависимости от типа воздушных судов, максимальной взлетной массы и максимального времени работы аэропортов для обслуживания ВС при продлении регламента работы. Так, для воздушных судов АН-2, Ан-3, Л-410, Ан-28, Ми-8, Ми-6, МИ-2 предусмотрено максимальное время работы аэропортов для обслуживания ВС при продлении регламента работы равное 30 минутам.

Согласно пункту 3.1 договора стоимость услуг устанавливается исполнителем и размещается на сайте http://www.aerosever.ru/ и в прейскуранте единых цен и тарифов на прочие аэропортовые услуги в филиалах ФКП «Аэропорты Севера» (п. 3.4, 3.5, 3.6).

Прейскурантом Единых цен и тарифов на прочие аэропортовые услуги в филиалах ФКП «Аэропорты Севера», утвержденным 28 декабря 2016 года, генеральным директором ФКП «Аэропорты Севера», установлены следующие тарифы:

тариф за обеспечение работы аэропорта вне регламента свыше максимального времени (все филиалы кроме Нерюнгри, Тикси, Ленск, Полярный) все типы ВС в размере 14180,0 рублей за час без учета НДС (пункт 3.4);

тариф за обеспечение работы аэропорта Нерюнгри, Тикси, Ленск, Полярный вне регламента свыше максимального времени для ВС 2, 3, 4 классов, все вертолеты в размере 15 534,5 рублей за час без учета НДС (пункт 3.5);

тариф за обеспечение работы аэропорта Нерюнгри, Тикси, Ленск, Полярный вне регламента свыше максимального времени для ВС 1 класса, кроме вертолетов в размере 23 046,5 рублей за час без учета НДС (пункт 3.6).

Указанные тарифы размещены ФКП «Аэропорты Севера» на сайте предприятия http://www.aerosever.ru/.

07 марта 2017 года АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» направило ФКП «Аэропорты Севера» подписанный договор от 01.01.2017 № АВ-17/31 с протоколом разногласий от 03.03.2017 в части изменения пункта 3.1 договора, предложив следующую редакцию: «Стоимость услуг Исполнителя по настоящему Договору устанавливается в соответствии с требованиями приказа Минтранса России от 17.07.2012 № 241 и размещается на сайте http://www.aerosever.ru/ и в прейскуранте единых цен и тарифов на прочие аэропортовые услуги в филиалах ФКП «Аэропорты Севера» (п. 3.4, 3.5, 3.6)».

29 марта 2017 года ФКП «Аэропорты Севера» направило АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» протокол разногласий к договору от 01.01.2017 № АВ-17/31 с протоколом согласования разногласий, согласно которому редакция пункта 3.1 договора предприятием оставлена в редакции исполнителя.

16 марта 2017 года ФКП «Аэропорты Севера» в ответ на обращение АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» об отказе в почасовой оплате за услугу по продлению регламента работы аэропортов свыше максимально установленного времени за январь и февраль месяцы 2017 года сообщило *о прекращении предоставления данных услуг с применением почасовой оплаты с 00 час 00 мин 20 марта 2017 года* и предоставлении продления регламента *только в пределах максимального времени* для обслуживания воздушных судов при продлении регламента работы.

К обращению АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» представлено письмо Минтранса России от 21.04.2016 № 01-229-ПГ, согласно которому почасовая оплата времени продления регламента Приказом № 241 не предусмотрена.

Комиссией в ходе рассмотрения материалов дела № 03-52/16, № 03-20/17 о нарушении антимонопольного законодательства установлено, что ФКП «Аэропорты Севера» осуществляет обслуживание ВС эксплуатантов и авиакомпаний в своих аэропортах-филиалах на условиях типовых договоров в периоды регламента их работы. Продление регламента работы аэропорта определено в качестве дополнительного обслуживания, предоставляемого по запросу и при наличии возможности. За обслуживание воздушных судов авиакомпаний вне регламента работы аэропорта установлена надбавка в размере 40% к сборам и тарифам. Обслуживание воздушных судов вне регламента работы аэропорта ограничено по времени приказом предприятия за № 328 от 17.06.2015 и составляет от 5-ти часов для тяжёлых самолётов типа Боинг, Ту-154, Ил-76 до 15 минут максимального времени обслуживания вне периода работы аэропорта для лёгких самолётов и вертолетов. Обслуживание воздушных судов по истечении ограниченного «максимального» времени обслуживания вне регламента работы аэропорта, а

также обеспечение его работы вне регламента для использования в качестве запасного осуществляется на условиях отдельного договора по отдельному тарифу за продление регламента работы аэропорта. Тариф за продление регламента работы аэропорта установлен ФКП «Аэропорты Севера» самостоятельно и указан в «Прейскуранте единых цен и тарифов на прочие аэропортовые услуги».

При этом тарифы за обеспечение работы аэропорта вне регламента свыше максимального времени в период с 2015 года по настоящее время предприятием не изменялись.

В соответствии с частью 1 статьи 424 Гражданского кодекса РФ исполнение договора оплачивается по цене, установленной соглашением сторон. В предусмотренных законом случаях применяются цены (тарифы, расценки, ставки и т.п.), устанавливаемые или регулируемые уполномоченными на то государственными органами и (или) органами местного самоуправления.

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

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

Постановлением Правительства РФ от 23.04.2008 № 293 «О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей» утвержден следующий перечень услуг субъектов естественных монополий в аэропортах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством:

1. Обеспечение взлета, посадки и стоянки воздушных судов;

2. Предоставление аэровокзального комплекса;

3. Обеспечение авиационной безопасности;

4. Обслуживание пассажиров;

5. Обеспечение заправки воздушных судов авиационным топливом;

6. Хранение авиационного топлива.

В силу пункта 5 постановления Правительства РФ от 23.04.2008 № 293 «О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей» тарифы на услуги субъектов регулирования устанавливаются органами регулирования применительно к каждому конкретному субъекту регулирования в соответствии с

утвержденными Правительством Российской Федерации перечнями услуг субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, тарифы на которые регулируются государством.

Приказом ФАС России от 30.03.2016 № 377/16 «Об утверждении тарифов (сборов) на услуги в аэропортах, оказываемые ФКП «Аэропорты Севера» для ФКП «Аэропорты Севера» утверждены предельные максимальные аэропортовые сборы за обслуживание воздушных судов юридических лиц, зарегистрированных на территории Российской Федерации, или граждан Российской Федерации, пользующихся услугами в аэропортах:

- сбор за взлет-посадку (включая стоянку воздушных судов на аэродроме в течение 3-х часов после посадки для пассажирских и 6-ти часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки) 2180,00 руб./т м.в.м «1»;

- сбор за стоянку воздушных судов на аэродроме более 3-х часов после посадки для пассажирских и 6-ти часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки 5,00 % от сбора за взлет-посадку за 1 час;

- сбор за обеспечение авиационной безопасности 950,00 руб./т м.в.м;

- сбор за предоставление аэровокзального комплекса на внутренних линиях 186,00 руб./пасс.,

- тариф за обслуживание пассажиров: на внутренних линиях 393,40 руб./пасс.,

- тариф за обеспечение заправки воздушного судна авиационным топливом 3056,30 руб./т,

- тариф за хранение авиационного топлива 17,60 руб./т в сутки.

Приказом ФАС России от 30.05.2017 № 715/17 «Об утверждении тарифов (сборов) на услуги в аэропортах, оказываемые ФКП «Аэропорты Севера» с 01 июля 2017 года введены вновь утвержденные предельные максимальные аэропортовые сборы и тарифы за обслуживание воздушных судов юридических лиц, зарегистрированных на территории Российской Федерации, или граждан Российской Федерации, пользующихся услугами в аэропортах, согласно приложению к настоящему приказу.

В силу статьи 64 Воздушного кодекса РФ 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.

Постановлением Правительства РФ за № 395 от 30.07.2004 года федеральным

органом исполнительной власти в области транспорта и осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации определено Министерство транспорта РФ.

Приказом Минтранса России от 17.07.2012 № 241 утверждены Перечень и правила формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации, Правила взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации.

Согласно пункту 1 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 «Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» (далее – Правила) для расчетов за обслуживание воздушных судов потребителей в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации применяются аэронавигационные и аэропортовые сборы, тарифы за наземное обслуживание, установленные по Перечню и правилам формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации.

Пунктом 2 Правил предусмотрено, что аэропортовые сборы и тарифы за наземное обслуживание, установленные по перечню и правилам формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации, взимаются за предоставление соответствующих услуг в период работы аэропорта, установленный в соответствии с регламентом работы аэропорта. 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.

Нормой пункта 1.5 Правил установлено, что аэропортовые сборы и тарифы формируются за обслуживание воздушных судов на гражданских аэродромах и в аэропортах Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Согласно пункту 1.9 Правил ставки аэропортовых сборов и тарифы за наземное обслуживание устанавливаются для каждой организации ГА и для каждого аэропорта (сооружения аэропорта) отдельно.

Аэронавигационные и аэропортовые сборы, тарифы за наземное обслуживание взимаются *только за предоставляемые* потребителям *услуги* или операции (пункт 1.13 Правил).

Пунктом 9 Правил установлено, что взимание и применение не зарегистрированных и/или не опубликованных в установленном порядке сборов,

тарифов за наземное обслуживание, понижающих коэффициентов, предусмотренных пунктами 2 и 8 настоящего приложения, цен на материально-технические ресурсы, не допускается.

Проанализировав законодательство Российской Федерации в сфере наземного обслуживания воздушных судов в аэропортах Комиссия пришла к выводу, что государством определен конкретный перечень услуг субъектов естественных монополий в аэропортах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством (обеспечение взлета, посадки и стоянки воздушных судов; предоставление аэровокзального комплекса; обеспечение авиационной безопасности; обслуживание пассажиров; обеспечение заправки воздушных судов авиационным топливом; хранение авиационного топлива), уполномоченным органом в области гражданской авиации (Минтрансом России) определен перечень тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации.

Следовательно, ФКП «Аэропорты Севера» являясь субъектом естественной монополии, для расчетов за обслуживание воздушных судов потребителей в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации вправе применять тарифы на услуги в области гражданской авиации строго по установленному Минтрансом РФ перечню тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации (часть 2 статьи 64 Воздушного кодекса РФ).

Условия установления и взимания платы за обслуживание в аэропортах, осуществляемое вне регламента работы аэропорта, однозначно определены законом и изданным в соответствии с ним правовым актом полномочного органа государственного регулирования деятельности в сфере гражданской авиации и не предусматривают тарифа (сбора) за продление регламента работы аэропорта. При этом Правила предоставляют возможность аэропортам компенсировать свои затраты за обслуживание вне периода их работы путем установления 40 %-ной надбавки к соответствующим тарифам за оказанные в этот период услуги. При этом соответствующие тарифы и сборы в сфере наземного обслуживания воздушных судов подлежат регистрации и/или опубликованию в установленном порядке.

Частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции запрещены действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе нарушение установленного нормативными правовыми актами порядка ценообразования (пункт 10 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции).

С учетом изложенного, Комиссия приходит к выводу, что действия ФКП «Аэропорты Севера» по самостоятельному установлению и применению им тарифов за обеспечение работы аэропорта вне регламента свыше максимального времени, не зарегистрированных и/или опубликованных в установленном порядке, нарушают установленный нормативными правовыми актами порядок ценообразования.

Материалами дела и пояснениями ответчика подтверждается, что ФКП «Аэропорты Севера» применяет тариф за наземное обслуживание воздушных судов, осуществляемое вне периода работы аэропорта в размере 40% от установленных в пределах максимального времени работы аэропорта для обслуживания ВС (так, для Ан-2, Ми-8 – в пределах 30 минут), далее по фактическому времени обслуживания применяет самостоятельно утвержденный предприятием тариф за обеспечение работы аэропорта вне регламента за каждый час работы.

Комиссией в целях всестороннего исследования всех обстоятельств, рассматриваемого дела Комиссией у ответчика неоднократно запрашивались письменные мотивированные пояснения, документы и сведения по вопросу экономической обоснованности исследуемого тарифа. Во исполнение данных запросов ФКП «Аэропорты Севера» представлены письма за № 871 от 06.03.2017, № 2404 от 08.06.2017, от 29.06.2017 № 2716, № 4057 от 13.09.2017, № 4121 от 15.09.2017 с приложениями.

Изучение предоставленных частично предприятием пояснений, документов и сведений по вопросу экономической обоснованности исследуемого тарифа за обеспечение работы аэропорта вне регламента за каждый час работы, исследование обстоятельств дела установлено следующее.

Из представленных ответчиком пояснений следует, что основаниями для введения сбора за продление регламента аэропорта являются недостаточность доходов от предусмотренной Приказом № 241 надбавки в 40 % к сборам и тарифам за обслуживание воздушных судов в аэропортах вне регламента их работы, повышенные расходы на оплату труда за привлечение к сверхурочным работам и работе в выходные, праздничные дни, дополнительные эксплуатационные расходы, не учтённые в составе расходов на обслуживание воздушных судов авиакомпаний, в т. ч. по регулируемым тарифам и сборам. По вопросу обоснованности введения данного тарифа, ответчиком в письмах № 871 от 06.03.2017 и № 2404 от 08.06.2017 были представлены пояснения и расчеты.

Сведений об отраслевых нормативных или внутренних документах предприятия, регламентирующих основания, порядок и методику расчётов расходов и доходов аэропорта при обслуживании воздушных судов вне регламента, максимального времени обслуживания вне регламента, себестоимости 1 часа работы аэропорта вне регламента ФКП «Аэропорты Севера» не представлено.

Согласно пояснениям ответчика на основе данных о зарплате персонала, отдельных видов аэропортовых и аэродромных расходов, был сформирован расчёт расходов на обеспечение 1 часа работы аэропорта вне регламента. Расчёт доходов осуществлен на основе действующих ставок сборов и тарифов по категориям воздушных судов. На основании результатов смоделированных доходов и расходов был произведён расчёт максимального времени обслуживания вне регламента работы аэропорта по категориям ВС, которое было утверждено Приказом ФКП «Аэропорты Севера» № 328 от 17.06.2015. Модель расходов в виде расчёта себестоимости 1-го часа продления была принята за основу тарифа за продление регламента, утверждённого приказом ФКП «Аэропорты Севера» № 327 от 17.06.2015.

На запрос Комиссии о предоставлении документов раздельного учета расходов и

доходов за 2016 год, ответчик представил оборотно-сальдовые ведомости по счетам бухгалтерского учёта вместо форм документов, установленных Приказом № 303, без объяснения причин предоставления несоответствующей документации.

Для анализа фактического объёма расходов на оплату труда сотрудников, привлекаемых к обеспечению работы аэропорта вне регламента, Комиссия запросила у ответчика первичную документацию всех аэропортов-филиалов на территории Республики Саха (Якутия) по привлечению персонала к сверхурочным работам и работам во внеурочное время, а также доплатам, производимым за эти работы сотрудникам. Ответчик предоставил информацию только по 10-ти аэропортам из 29-ти без объяснения причин предоставления документации не в полном объёме.

При системном рассмотрении примененной ответчиком методики формирования тарифа на продление регламента аэропортов и условий его применения Комиссией выявлены следующие особенности.

1. Представленный ответчиком расчет стоимости рейса по 3 классу ВС, в том числе стоимость рейса на Ан – 24, Ми-8 (исх. от 29.06.2017 № 2716) показал, что при расчёте доходов для всех категорий ВС учтены только 4 вида услуг: взлёт-посадка, обеспечение авиационной безопасности, обеспечение авиатопливом в объёме 1 тн, приём-выпуск ВС.

После проведения указанного расчёта доходов ФАС России проводилось увеличение размера тарифов (сборов) на услуги в аэропортах, оказываемых ФКП «Аэропорты Севера» ставок всего на 18 % (приказы ФАС России от 22.9.2015 № 869/15, от 30.05.2017 № 715/17), однако корректировка размера доходов (выручки) и максимального времени обслуживания вне регламента ответчиком не проводилась. Увеличение выручки по повышенным тарифам привело к увеличению доходов от обслуживания и, соответственно, приводит к увеличению максимального времени обслуживания, рассчитанного по доходам без учета увеличенных размеров тарифов.

2. В расчете стоимости рейса по 3 классу ВС, в том числе стоимость рейса на Ан – 24, Ми-8 ответчиком не были учтены доходы от других видов обслуживания, таких как предоставление аэровокзала, обслуживание пассажиров, доставка пассажиров к/от ВС, предоставление источника э/питания.

Комиссия произвела расчет стоимости обслуживания рейса ВС МИ-8 и самолета Ан-24, имеющих наибольший объем полетов в аэропортах ФКП «Аэропорты Севера». В состав доходов были включены не учтенные в расчете ответчика услуги на основе данных Программы производственной деятельности ФКП «Аэропорты Севера» на 2016 год и сведений о выручке за эти виды услуг в 2016 году (предоставлены по пункту 3.8 определения Якутского УФАС России от 31.08.2017).

На результатах данных расчетов стоимости обслуживания рейса ВС МИ-8 и самолета Ан-24 Комиссией произведен расчет максимального времени обслуживания, который показал, что максимальное время обслуживания, установленное Приказом ФКП за № 328 от 17.06.2015 занижено, т. к. неучтенные доходы увеличивают время работы вне регламента, которое компенсируется надбавкой 40%, соответственно на 0.36 часа (22 минуты) для Ми-8 и на 0.8 часа (48 минут) для Ан-24 (Приложения 1, 2 к настоящему заключению). Таким образом,

занижение расчётных доходов привело к дополнительному взиманию платы за время обслуживания (22 мин, 48 мин, соответственно), расходы по которому уже компенсированы надбавкой в размере 40 %.

3. В представленном предприятием расчете стоимости 1 час работы аэропорта вне регламента (кроме аэропорта Нерюнгри) учтены категории персонала, предполагаемые для оказания всех видов обслуживания ВС независимо от потребностей авиакомпании.

Как следует из представленной ФКП «Аэропорты Севера» расшифровки фонда оплаты труда (далее – ФОТ) на 2015 год, используемого при продлении регламента аэропорта средняя часовая ставка фонда оплаты труда, включает в себя ФОТ сотрудников всех филиалов-аэропортов, в т. ч. аэропорта Нерюнгри, и составляет 5 549,0 рублей в час.

Между тем в расчёте стоимости 1-го часа работы аэропорта вне регламента (кроме аэропорта Нерюнгри) (не предназначенного для а/п Нерюнгри), учтена зарплата персонала а/п Нерюнгри.

Следовательно, в стоимость 1 часа работы аэропорта вне регламента (кроме аэропорта Нерюнгри), равной 14180,0 руб. (без НДС), необоснованно включены расходы по ФОТ сотрудников аэропорта Нерюнгри. При исключении размера ФОТ сотрудников аэропорта Нерюнгри ФОТ составил 5 513,4 рублей, общая сумма связанных с незаконным завышением расходов по ФОТ составила 64,17 рублей в стоимости 1 часа.

4. В расчёт стоимости 1 час работы аэропорта вне регламента (кроме аэропорта Нерюнгри) включены расходы на освещение взлётной полосы (ВПП) и амортизацию свето-сигнального оборудования (ССО), которые включены в основу регулируемого тарифа за взлёт-посадку (таблица «Формирование стоимостной основы ставок сборов, тарифов за обслуживание пассажиров и прочее обслуживание ВС по ФКП «Аэропорты Севера» план 2015 год, предоставленная предприятием в ФСТ России для рассмотрения вопроса по установлению (изменению) цен (тарифов, сборов) или их предельного уровня на услуги в аэропортах, оказываемые ФКП «Аэропорты Севера» (согласно Приложению 4 к Приказу ФСТ России от 24 июня 2009 г. № 135-т/1, в т. ч. по пункту 12), по итогам рассмотрения которого Приказом ФАС России от 22.09.2015 № 869/15 утверждены тарифы (сборы) на услуги в аэропортах, оказываемые ФКП «Аэропорты Севера».

5. В расчёте стоимости 1 час работы аэропорта вне регламента (кроме аэропорта Нерюнгри) накладные расходы (п. 7) и рентабельность, повторно начислены на накладные расходы и рентабельность, включённые в состав расходов на содержание и эксплуатацию автотранспорта (планово-расчетная цена машино-часа автомашины УРАЛ-375 (борт) ФКП «Аэропорты Севера» предусматривает включение накладных расходов в размере 303,58 руб. и рентабельности в размере 460,16 руб.).

6. Как следует из представленной ФКП «Аэропорты Севера» расшифровки ФОТ на 2015 год, используемого при продлении регламента аэропорта, фонд оплаты труда (ФОТ) привлекаемых для продления регламента категорий сотрудников, заложенный в расчет стоимости 1 часа работы аэропорта вне регламента (кроме аэропорта Нерюнгри) (5549,0 руб.), представляет собой сумму часовых тарифных

ставок сотрудников предприятия (АС, ГСМ, ЛС по ТО, САБ, СОП, СПАСОП, ССТ, ЭСТОП, здравпункта).

Указанные ставки рассчитаны исходя из среднего значения сумм среднемесячной заработной платы по каждой категории работника всех филиалов- аэропортов.

Положениями п. 3.12 Коллективного договора ФКП «Аэропорты Севера» на 2014-2017 г. г. установлено, что в выходные и нерабочие праздничные дни работа оплачивается в 2-м размере. Работникам, труд которых оплачивается по дневным или часовым тарифным ставкам, оплата производится в размере не менее двойной дневной или часовой тарифной ставки, а работникам, получающим должностной оклад – в размере не менее одинарной дневной или часовой ставки (части должностного оклада за день или час работы) сверх должностного оклада в пределах месячной нормы рабочего времени, и в размере не менее двойной дневной или часовой ставки (части должностного оклада за день или час работы) сверх должностного оклада сверх месячной нормы рабочего времени. Приложением 1 Коллективного договора ФКП «Аэропорты Севера» на 2014-2017 г. г. установлена тарифная сетка коэффициентов соответствующих разрядов по оплате труда рабочих, специалистов, служащих и руководителей предприятия.

Кроме того, предусмотрена возможность предоставления другого дня отдыха вместо оплаты.

Положениями Раздела 3 Коллективного договора ФКП «Аэропорты Севера» на 2014-2017 г. г. установлены различные доплаты, коэффициенты и надбавки, включаемые в состав заработной платы работников.

Например, агент СОП а/п Алдан отнесен к 5-му разряду по оплате труда с коэффициентом 2.16. Тарифная ставка работника 1-го разряда составляет 4 081 рубль, соответственно должностной оклад агента СОП составляет 8814,96 рублей, а месячная зарплата без доплат с учётом районного коэффициента и северных надбавок составит 22 037,40 рублей. Для расчёта стоимости работы аэропорта вне регламента принята зарплата агента СОП в аэропорту Алдан в размере 24 241,25 рублей.

Превышение учитываемой ответчиком зарплаты агента СОП а/п Алдан над значением рассчитанной по нормам Коллективного договора ФКП «Аэропорты Севера» на 2014-2017 г. г. составило 2203,85 рублей. Превышение учитываемой предприятием зарплаты агента СОП а/п Вилюйск над значением рассчитанной по нормам Коллективного договора ФКП «Аэропорты Севера» на 2014-2017 г. г. составило 9916,98 рублей.

Таким образом, часовая тарифная ставка по ФОТ, рассчитанная на основе среднемесячной зарплаты по группе аэропортов ФКП «Аэропорты Севера» не соответствует положениям пунктов 3.12, 3.13, 3.28 Коллективного договора на 2014-2017 годы ФКП «Аэропорты Севера» и нормам Положения об оплате труда работников ФКП «Аэропорты Севера», утвержденного в 2012 году и введенного в действие со 02 июля 2012 года. Предприятие, несмотря на фактическое начисление заработной платы сотрудникам в соответствии с требованиями трудового законодательства и Коллективного договора ФКП «Аэропорты Севера» на 2014-2017 г. г. включает в расчет стоимости 1 часа работы вне регламента ФОТ с учетом различных доплат, коэффициентов и надбавок, включаемых в состав

среднемесячной заработной платы работников.

Анализ вышеизложенных данных указывает на экономически необоснованное увеличение ФКП «Аэропорты Севера» расходов по ФОТ персонала, включаемого в расчет стоимости 1 часа работы аэропорта вне регламента в выходные и нерабочие праздничные дни.

7. Проведенный Комиссией анализ предоставленных ответчиком сводов начислений, удержаний выплат за 2016 год по 10 аэропортам – филиалам показал, что фактический объем расходов ФКП «Аэропорты Севера» на оплату сотрудникам за привлечение к сверхурочным работам и работе в выходные, праздничные дни в 2016 году в 10 аэропортах, по которым были представлены документы, составил 5 219 261 рубль или 10,67% от расчетного объема дополнительных расходов по ФОТ на оплату сверхурочных в 2016 году, размер которых должен составлять 48 934 572 рубля за продление регламента в объёме 8 215 часов (Приложение 3 «Расчет соотношения фактических расходов, понесенных аэропортами на оплату сверхурочных работ, работ в выходные и праздничные дни для продления регламента работы аэропортов в 2016 году» настоящего заключения). Расчетный объем дополнительных расходов по ФОТ на оплату сверхурочных в 2016 году произведен по методике предприятия, примененной при расчете стоимости 1 часа работы аэропорта вне регламента (кроме Нерюнгри).

8. Нормой пункта 7 постановления Правительства РФ от 17.09.1992 № 724 «О государственном регулировании цен на энергоресурсы, другие виды продукции и услуги» установлен предельный уровень рентабельности при формировании свободных тарифов на связанные с перевозками пассажиров воздушным транспортом услуги в размере 20 % к себестоимости.

Установленное Комиссией преднамеренное завышение ответчиком расчетных расходов на ФОТ в расчете стоимости 1 часа аэропорта вне регламента (кроме Нерюнгри) позволяет получать предприятию необоснованно повышенные доходы по «тарифу за обеспечение работы аэропорта вне регламента свыше максимально времени (все филиалы кроме Нерюнгри), все типы ВС» (п. 3.4 Прейскуранта единых цен и тарифов на прочие аэропортовые услуги в филиалах ФКП «Аэропорты Севера») без увеличения фактических расходов, что подтверждается вышеизложенными данными о фактическом объеме расходов на оплату сверхурочных работ, работ в выходные и праздничные дни в 2016 году. При этом плановая и фактическая рентабельность стоимости продления регламента превышает предельный уровень рентабельности, установленный постановлением Правительства РФ от 17.09.1992 № 724. Плановый уровень рентабельности прочих аэропортовых услуг на 2015 год при расходах в 106 574, 1 тыс. руб. и доходах в 191 212,0 тыс. руб. составил около 80 % (таблица «Расчёт себестоимости работ и услуг, оказываемых ФКП «Аэропорты Севера», ставок аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание на 2015 год, которая предоставлялась предприятием в ФСТ России для рассмотрения вопроса по установлению (изменению) цен (тарифов, сборов) или их предельного уровня на услуги в аэропортах, оказываемые ФКП «Аэропорты Севера» (согласно Приложению 4 к Приказу ФСТ России от 24 июня 2009 г. № 135-т/1, в т. ч. по пункту 13)).

9. Проведенная Комиссией проверка процедур организации работы аэропортов вне регламента работы по первичным документам опровергла доводы ФКП «Аэропорты Севера» о технологической необходимости привлечения всех

категорий сотрудников, указанных в расчете себестоимости 1 часа продления регламента, для обеспечения соответствующего нормативным требованиям и технологиям работ обслуживания ВС в аэропортах.

Согласно табелям учета аэропорта Хандыга, в филиале отсутствуют работники аэродромной службы, ГСМ, в СПАСОП в сентябре 2016 года работал 1 водитель, но отсутствие персонала не повлекло прекращения работы аэропорта. В аэропорту Среднеколымск для обеспечения работы в выходной день продолжительностью 6 часов по заявке авиакомпании, работники привлекались на время от 1-5,5 часов без привлечения СПАСОП (Приказ № 297 от 16.12.2016), для продления регламента с целью обеспечения запасным аэродромом привлекался только 1 сотрудник ЭСТОП (Приказы № № 302, 303 от 22.12.2016). В аэропорту Олёкминск для обеспечения работы аэропорта в выходной день продолжительностью 9 часов сотрудник аэродромной службы привлекался на 2 часа, агент СОП на 2,5 часа, авиатехник ГСМ 5 часов, водитель ССТ 6 часов, фельдшер МСЧ – 1 час, сотрудники САБ 1-2,5 часа (Приказы №№ 4, 4а от 08.01.2016). В аэропорту Вилюйск для обеспечения рейса вне регламента к сверхурочным работам привлекались только диспетчер СОП, начальник ПСК и водитель автобуса, с компенсацией времени работы последующими отгулами (приказ № 52 от 13.05.2016). В аэропорту Белая Гора для продления регламента и приёма-выпуска ВС Л-410 привлекались только диспетчер СОП и авиатехники (Приказ № 53 от 29.03.2016), для приёма-выпуска вертолёта Ми-8 привлекались только диспетчер СОП, авиатехники и сотрудники СПАСОП (Приказ № 82 от 04.05.2016). В аэропорту Батагай для обслуживания ВС Л-410 по санзаданию привлекались только диспетчер и агент СОП, электромеханик ЭСТОП, начальник ПСР и пожарный СПАСОП (Приказ № 74 от 04.05.2016).

Следовательно, фактически обслуживание воздушных судов во внерегламентное время в филиалах-аэропортах предприятия осуществляется сокращенным количеством категорий и численности персонала, по отношению к количеству, которое заложено в основе расчета стоимости 1 часа работ аэропорта вне регламента (кроме Нерюнгри) (5549,0 руб.).

Предприятие, являясь субъектом естественных монополий и реализуя свое право на установление соответствующих сборов и тарифов за наземное обслуживание воздушных судов вне регламента, в силу части 3 статьи 1 Гражданского кодекса РФ обязано формировать расходы и тариф с учетом сложившейся практики обслуживания сокращенным количеством категорий и численности персонала, тем самым не выходя за пределы осуществления своего гражданского права.

10. Для оценки влияния разницы расчетных и фактических расходов по ФОТ при продлении регламента на финансовый результат, Комиссия произвела корректировку расчёта стоимости 1 часа продления регламента аэропорта с учётом выявленных в расчётах ошибок и нарушений (Приложение 4). На основе скорректированной стоимости 1 часа продления аэропорта Комиссией выполнен расчёт доходов и расходов при обслуживании самолёта Ан-24 и вертолёта Ми-8, занимающих наибольший объём полётов в аэропортах ФКП, на основе плановых объёмов продукции аэропортов в натуральных показателях на 2016 (Приложение 5).

Результаты данных расчетов показывают, что предусмотренная приказом Министерства транспорта РФ от 17.07.2012 № 241 «Об аэронавигационных

аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации», надбавка к сборам и тарифам за обслуживание в аэропортах вне регламента полностью компенсирует возникающие дополнительные расходы значительно дольше максимального времени обслуживания ВС вне регламента, установленного на основании ошибочных расчётов ФКП «Аэропорты Севера». Следствием применения некорректной и ошибочной методики оценки расходов и доходов при оказании услуг вне регламента работы аэропортов, явилось взимание двойной платы с эксплуатантов за обслуживание ВС вне регламента работы аэропортов в виде надбавки к тарифам и сборам и платы по дополнительному тарифу за продление регламента.

Так, согласно произведенному Комиссией расчету (Приложение 5) максимальное время обслуживания вне регламента, расходы на которое компенсируются надбавкой 40 % для вертолета Ми-8 составляет 8,4 часа, для Ан-24 - 23 часа. При этом утверждённые ФКП «Аэропорты Севера» пределы максимального времени обслуживания определены в 30 мин (0,5 часа) для Ми-8, в 1 час 30 мин (1,5 часа) для Ан-24.

Исходя из положений статьи 252 Налогового кодекса РФ под расходами организации понимаются обоснованные и документально подтвержденные затраты. Под обоснованными расходами понимаются экономически оправданные затраты, оценка которых выражена в денежной форме. Под документально подтвержденными расходами понимаются затраты, подтвержденные документами, оформленными в соответствии с законодательством Российской Федерации, либо документами, оформленными в соответствии с обычаями делового оборота. Расходами признаются любые затраты при условии, что они произведены для осуществления деятельности, направленной на получение дохода.

Таким образом, часовая плата за продление регламента экономически не обоснована, поскольку она не подтверждена фактическими данными и документами о производимых расходах при выполнении указанных услуг во вне регламентное время предприятия.

Государственным комитетом по ценовой политике Республики Саха (Якутия), привлеченным к участию в рассмотрении дела № 03-52/16 А, 03-20/17А в качестве эксперта, проведен анализ методики расчёта себестоимости 1-го часа работы аэропорта вне регламента и дано заключение о повторном учете в себестоимости одних и тех же расходов, включенных в стоимостную основу регулируемых ФАС РФ тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах, т. к. расчет этих тарифов и сборов осуществляется на основе отчётных данных субъекта регулирования за три предшествующих года (заключение от 04.05.2017 З 03-02ф-1351, от 30.08.2017 № 03-02тр-2888). Государственный комитет по ценовой политике Республики Саха (Якутия) отмечает, что сбор за взлет-посадку включает согласно приказу Министерства транспорта РФ от 17.07.2012 № 241 «Об аэронавигационных аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации» светотехническое обеспечение аэродрома, тогда как в расчет стоимости 1 часа работы аэропорта вне регламента ФКП «Аэропорты Севера» также включены расходы на освещение взлетной полосы, возможно задвоение затрат.

Ответчик не отрицает факт, что не ведет раздельный учет в разрезе работ и услуг, оказываемых в период регламента работы аэропорта и вне регламента работы.

При отсутствии объективных данных бухгалтерского учета о расходах, непосредственно связанных с выполнением работ и услуг вне регламента работы аэропортов, часть расходов на оказание услуг по основным видам деятельности может быть повторно учтена при формировании стоимости услуг по дополнительным видам деятельности.

Процедуры установления тарифов и сборов на услуги в области гражданской авиации регулируются Воздушным кодексом РФ, постановлением Правительства РФ от 17.09.1992 № 724, приказом Министерства транспорта РФ от 17.07.2012 № 241 «Об аэронавигационных аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации», приказом Министерства транспорта РФ от 05.12. 2011 № 303 «Об утверждении порядка ведения раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности, связанной с оказанием услуг субъектов естественных монополий в аэропортах», Правилами государственного регулирования сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, утвержденными постановлением Правительства РФ от 28.11.2011 № 978, другими актами законодательства.

Перечень услуг субъектов естественных монополий в аэропортах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством, определен постановлением Правительства РФ от 23.04.2008 № 293.

В соответствии с пунктом 6 Правил государственного регулирования сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, утвержденных постановлением Правительства РФ от 28.11.2011 № 978 при установлении ставок аэронавигационных сборов применяется метод экономически обоснованных затрат. Пунктом 8 Правил установлено, что Методика расчета ставок аэронавигационных сборов устанавливается Федеральной службой по тарифам, исходя из того, что для расчета ставок аэронавигационных сборов определяется размер необходимой валовой выручки, при этом учитываются:

а) расходы, связанные с оказанием услуг организациями, осуществляющими аэронавигационное обслуживание, в том числе: расходы, связанные с осуществлением аэронавигационного обслуживания, за исключением суммы начисленной амортизации; расходы, связанные с оплатой услуг, оказываемых кредитными организациями;

б) отчисления на амортизацию основных средств, которые определяются с использованием данных бухгалтерского учета организаций, осуществляющих аэронавигационное обслуживание;

в) нормативная прибыль, определяемая исходя из стоимости основных средств и иных активов, необходимых для оказания соответствующих услуг организациями, осуществляющими аэронавигационное обслуживание, по данным бухгалтерского учета, и нормы прибыли (рентабельности) на капитал. Норма прибыли (рентабельности) на капитал определяется Федеральной службой по тарифам для каждой организации, осуществляющей аэронавигационное обслуживание, в

соответствии с методикой расчета размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании регулируемых ставок аэронавигационных сборов, утверждаемой Службой;

г) налоги и иные обязательные платежи и сборы, уплачиваемые в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации;

д) субсидии за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и муниципальных образований.

Приказом ФСТ РФ от 31.10.2014 за № 238-т/2 утверждены Методические указания по вопросу государственного регулирования сборов и тарифов на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах» (далее – Методика).

Нормой пункта 4 Методики установлено, что государственное регулирование сборов и тарифов осуществляется на основе данных раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности субъектов регулирования. Раздельный учет доходов и расходов по видам деятельности осуществляется субъектами регулирования на основании и в соответствии с Порядком ведения раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности, связанной с оказанием услуг субъектов естественных монополий в аэропортах, утвержденным приказом Минтранса России от 5 декабря 2011 года № 303.

Нормой пункта 18 Методики установлено, что для определения экономически обоснованных затрат субъекта регулирования на текущий или очередной финансовый год периода регулирования, в качестве базы для выполнения расчетов используются данные по расходам, учитываемым в составе экономически обоснованных затрат, за последний отчетный финансовый год (базовый финансовый год).

Нормой пункта 18.1 Методики установлено, что базовый уровень расходов определяется на основании данных, предоставляемых субъектами регулирования по формам приложения 1 и приложения 3 к Порядку ведения раздельного учета (Приказ № 303). Базовый уровень расходов определяется на основании данных, предусмотренных указанными формами по расходам, отдельно по каждому аэропорту, входящему в состав субъекта регулирования, по каждому виду регулируемых услуг и по нерегулируемым услугам в целом с учетом результатов анализа их обоснованности. Анализ осуществляется органом регулирования на основе информации, которая предоставляется субъектами регулирования за три отчетных года, предшествующих текущему, текущий год и, при необходимости, за другие отчетные периоды, предшествующие текущему финансовому году.

Пунктом 18.2 Методики установлено, что анализ фактических расходов по обычным видам деятельности ( ), предусмотренных данными Сводной ведомости и Расходов по регулируемым и нерегулируемым услугам, производится органом регулирования по калькуляционным статьям, группам и подгруппам расходов отдельно по каждой графе, предусмотренной указанными формами, для оценки их обоснованности и экономической целесообразности.

При выявлении в ходе анализа расходов субъекта регулирования, вызванных нерациональным использованием производственных ресурсов, их использованием для иной деятельности, не связанной с производством и

реализацией регулируемых услуг, для формирования базового уровня расходов (расчетной базы) по соответствующим статьям (группам, подгруппам) расходов и графам указанных форм по регулируемым и нерегулируемым услугам осуществляются корректировки отчетных данных.

В соответствии со статьей 252 Налогового Кодекса РФ расходы в зависимости от их характера, а также условий осуществления и направлений деятельности налогоплательщика подразделяются на расходы, связанные с производством и реализацией, и внереализационные расходы (часть 2). Согласно статье 253 Налогового Кодекса РФ расходы, связанные с производством и (или) реализацией, подразделяются на: 1) материальные расходы; 2) расходы на оплату труда; 3) суммы начисленной амортизации; 4) прочие расходы. Статьей 318 Налогового кодекса РФ к прямым затратам отнесены материальные затраты, расходы на оплату труда персонала, участвующего в процессе производства товаров, выполнения работ или оказания услуг, суммы единого социального налога и расходы на обязательное пенсионное страхование, идущие на финансирование страховой и накопительной части трудовой пенсии, начисленные на указанные суммы расходов на оплату труда, а также суммы начисленной амортизации по основным средствам, используемым при производстве товаров, работ или услуг.

Следовательно, действующими нормативно-правовыми актами в сфере ценообразования на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах, установлена недопустимость использования экономически необоснованных затрат при установлении соответствующих сборов и тарифов.

Комиссия, рассмотрев примененную ответчиком методику формирования тарифа на продление регламента аэропортов и условия его применения, пришла к выводу, что установленное ответчиком «максимальное время обслуживания воздушных судов, осуществляемого вне периода работы аэропорта, установленного регламентом работы аэропорта по филиалам-аэропортам ФКП «Аэропорты Севера»», установленное приказом ФКП «Аэропорты Севера» от 17.06.2015 № 328, занижено. Вследствие чего произошло и происходит по настоящее время взимание двойной платы за обслуживание воздушных судов вне регламента (тарифа в размере 40 % и параллельно часового тарифа), превышающей разумные и экономически обоснованные размеры для компенсации расходов предприятия, фактически возникающих при выполнении указанных услуг.

При нормативно и документально обоснованных расчетах доходов и расходов предприятия, необходимости в установлении дополнительного тарифа (часового), не предусмотренного Приказом № 241, у предприятия не возникает, так как предусмотренная законом 40 % надбавка к тарифам и сборам покрывает все расходы, возникающие с оказанием данной услуги.

Общественно-опасным последствием действий ФКП «Аэропорты Севера» по установлению дополнительного тарифа за обеспечение работы аэропорта вне регламента свыше максимального времени является рост цены товара, не связанный с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке. Установлено, что примененный ФКП «Аэропорты Севера» подход к формированию рассматриваемого нерегулируемого тарифа, утвержденного с 17.06.2015, является направленным на существенное улучшение финансового результата предприятия без реального (документально подтвержденного) увеличения производственных расходов при одновременном

формальном соблюдении установленного уровня нормативной рентабельности в размере 20%.

Поскольку потребителями аэропортовых услуг ФКП «Аэропорты Севера» являются авиакомпании (эксплуатанты воздушных судов), необоснованное увеличение стоимости обслуживания в аэропортах ФКП «Аэропорты Севера» повлечет (влечет) снижение доходности авиационных пассажирских перевозок и авиационных работ через аэропорты-филиалы ФКП «Аэропорты Севера» вследствие роста цен на рынке этих услуг и соответствующего снижения спроса в условиях падения платёжеспособности потребителей. Таким образом, действиями ФКП «Аэропорты Севера» ущемляются интересы авиакомпаний в виде снижения объемов работ, а также интересы неопределенного круга потребителей в виде снижения доступности авиационного транспорта. Кроме того, снижение доходности авиационных перевозок может повлечь уменьшение количества рейсов или перевозчиков в некоторые филиалы-аэропорты ФКП «Аэропорты Севера», тем самым привести к ограничению конкуренции.

Материалами дела установлено, что ФКП «Аэропорты Севера», занимая доминирующее положение на товарном рынке услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах в Республике Саха (Якутия) при несогласии контрагентов с установленными часовыми тарифами за обеспечение работы аэропортов вне регламента свыше максимального времени направляет в адрес контрагентов письма о прекращении предоставления данных услуг с применением почасовой оплаты и предоставлении продления регламента только в пределах максимального времени для обслуживания воздушных судов при продлении регламента работы, либо вовсе отказывается предоставлять услуги по обеспечению работы аэропортов вне регламента по заявкам потребителя услуг (в частности, письмо ООО ПКАП «Дельта К» от 20.10.2017 № И/2017-931 и радиограммы вх. от 08.09.2017 № 1873, от 30.09.2017, ответ ФКП «Аэропорты Севера» от 16.03.2017, направленный в адрес АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии»).

В результате таких действий (бездействия) заявители, хозяйствующие субъекты ограничены (могут быть ограничены) в осуществлении предпринимательской деятельности в сфере перевозки пассажиров и грузов и выполнении авиационных работ в целях авиационного обслуживания заказчиков и удовлетворения потребностей по авиационным перевозкам по причине препятствования этому со стороны ФКП «Аэропорты Севера», тем самым срывая исполнение обязательств перед своими потребителями услуг.

В ходе рассмотрения дела Комиссией проведен обзор открытых источников об организации деятельности и тарифов аэропортов сопоставимого класса в соседних с республикой регионах.

В Красноярском крае главным оператором региональных аэропортов является ФКП «Аэропорты Красноярья», в состав которого входят 5 аэропортов и посадочная площадка. Согласно прейскурантов цен на услуги аэропортов за обслуживание вне регламента применяется надбавка к тарифам и сборам в размере 40%, дополнительные сборы за продление регламента не предусмотрены.

В Амурской области и Хабаровском крае региональные аэропорты и авиаплощадки находятся в составе ФКП «Аэропорты Дальнего Востока». В аэропортах Амурской области за обслуживание вне регламента применяется

надбавка к тарифам и сборам в размере 20%, дополнительные сборы за продление регламента не предусмотрены, а для обеспечения запасным аэродромом установлены специальные почасовые тарифы для каждого аэропорта. В аэропортах Хабаровского края за обслуживание вне регламента применяется надбавка к тарифам и сборам в размере 40%, дополнительные сборы за продление регламента не предусмотрены, а для обеспечения запасным аэродромом установлены специальные почасовые тарифы для каждого аэропорта.

В Чукотском АО региональные аэропорты находятся в составе ФКП «Аэропорты Чукотки». Согласно прейскурантов цен на услуги ставки сборов и тарифов применяются в соответствии с требованиями Приказа № 241, т. е. за обслуживание вне регламента применяется надбавка к регулируемым тарифам и сборам в размере 40%. Для предоставления услуг вне регламента для каждой услуги определён специальный тариф, который применяется при оказании конкретной услуги по запросу эксплуатанта без общего продления регламента аэропорта.

В Камчатском крае региональные аэропорты находятся в составе ФКП «Аэропорты Камчатки». Согласно прейскурантов цен на услуги аэропортов за обслуживание вне регламента применяется надбавка к тарифам и сборам в размере 40%, дополнительные сборы за продление регламента не предусмотрены, а для обеспечения запасным аэродромом установлены специальные почасовые тарифы для каждого аэропорта.

Нормативно-правовые условия осуществления деятельности, юридическая форма предприятия, климатические и территориальные особенности местонахождения ФКП «Аэропорты Севера» не имеют кардинальных отличий по отношению к аналогичным ФКП в соседних регионах. При этом ни в одном из них не установлена почасовая доплата за обслуживание ВС в аэропорту вне регламента его работы.

Так, заявителем, ООО ПКАП «Дельта К» в материалы дела предоставлены договор № 010/д-17 на аэропортовое и наземное обслуживание от 30.12.2015, заключенный с ФКП «Аэропорты Дальнего Востока», договор № УСК-4/19 на аэропортовое обслуживание, заключенный с АО «Аэропорт Усть-Кут», договор № 119/16АП об аэропортовом (наземном) обслуживании от 23.06.2016, заключенный с ОАО «Аэропорт Сургут», прейскуранты сборов и тарифов, счета-фактуры, акты формы С на обслуживание вне регламента, из содержания которых следует, что за услуги за обслуживание вне регламента применяется надбавка к тарифам и сборам в размере 20 %, 40% и 30 %, соответственно, в рамках требований Приказа № 241 (письмо от 20.10.2017 № 0706-б).

Кроме того, из письма заявителя следует, что с июня 2017 года по настоящее время ответчик отказывается предоставлять услуги по обеспечению работы аэропортов вне регламента по заявкам общества (радиограммы вх. от 08.09.2017 № 1873, от 30.09.2017) в связи с отсутствием договора (письмо от 20.10.2017 № И/2017-931).

В соответствии с частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской

деятельности либо неопределенного круга потребителей.

Обязательным элементом состава нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренного частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, является специальный субъект – хозяйствующий субъект, занимающий доминирующее положение.

ФКП «Аэропорты Севера» осуществляет деятельность в сфере услуг в аэропортах, приказом от 12.10.2006 № 189-т (изм. орг. формы 28.02.2008 № 43-т) внесено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, раздел II «Услуги аэропортов», в отношении него введены государственное регулирование и контроль.

ФКП «Аэропорты Севера» осуществляет естественно-монопольный вид деятельности – услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах и в силу статей 3 и 4 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» является субъектом естественной монополии.

Следовательно, наличие доминирующего положения у ФКП «Аэропорты Севера» на товарном рынке услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах, бесспорно. На ФКП «Аэропорты Севера» распространяются установленные статьей 10 Закона о защите конкуренции запреты.

Целями Закона о защите конкуренции выступают обеспечение единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, свободы экономической деятельности в Российской Федерации, защита конкуренции и создание условий для эффективного функционирования товарных рынков (часть 2 статьи 1).

Для достижения данных целей хозяйствующие субъекты и органы власти должны действовать в рамках действующего законодательства и не выходить за пределы запретов, установленных антимонопольным законодательством: их поведение не должно быть направлено на недопущение, ограничение, устранение конкуренции, ущемление или возможности ущемления интересов других лиц.

В соответствии с пунктом 3 статьи 8 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» субъекты естественных монополий обязаны предоставлять доступ на товарные рынки и (или) производить (реализовывать) товары и услуги с учетом требований антимонопольного законодательства.

В силу части 5 статьи 5 Закона о защите конкуренции положение хозяйствующего субъекта – субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии, признается доминирующим.

Согласно части 1 статьи 9 Гражданского кодекса РФ граждане и юридические лица по своему усмотрению осуществляют принадлежащие им гражданские права.

Статьей 10 Гражданского кодекса РФ установлен запрет на осуществление гражданских прав исключительно с намерением причинить вред другому лицу, действия в обход закона с противоправной целью, а также иное заведомо недобросовестное осуществление гражданских прав (злоупотребление правом).

Не допускается использование гражданских прав в целях ограничения

конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на рынке.

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.

В пункте 4 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.06.2008 № 30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства» разъяснено, что исходя из системного толкования положений статьи 10 Гражданского кодекса РФ и статей 3 и 10 Закона о защите конкуренции для квалификации действий (бездействия) как злоупотребления доминирующим положением достаточно наличия (или угрозы наступления) любого из перечисленных последствий, а именно: недопущения, ограничения, устранения конкуренции или ущемления интересов других лиц. Также надлежит иметь в виду, что суд или антимонопольный орган вправе признать нарушением антимонопольного законодательства и иные действия (бездействие), кроме установленных частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, поскольку приведенный в названной части перечень не является исчерпывающим. При этом, оценивая такие действия (бездействие) как злоупотребление доминирующим положением, следует учитывать положения статьи 10 Гражданского кодекса РФ, части 2 статьи 10, части 1 статьи 13 Закона о защите конкуренции, и, в частности, определять, были совершены данные действия в допустимых пределах осуществления гражданских прав либо ими налагаются на контрагентов неразумные ограничения или ставятся необоснованные условия реализации контрагентами своих прав. В отношении действий (бездействия), прямо поименованных в части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, наличие или угроза наступления соответствующих последствий предполагается и не требует доказывания антимонопольным органом.

Реализованная определенная правовая возможность в определенной ситуации при определенных условиях приводит к превышению пределов осуществления права, злоупотреблению правом и, как частный случай, нарушению антимонопольного законодательства.

Нарушение антимонопольного законодательства является злоупотреблением права, то есть превышением пределов осуществления гражданских прав.

Вышеуказанные действия ФКП «Аэропорты Севера» не могут расцениваться в качестве совершенных в допустимых пределах осуществления гражданских прав и признаются Комиссией нарушением части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Доводы ответчика, изложенные в письме от 20.10.2017 № 4696 на заключение Комиссии об обстоятельствах дела № 03-52/16А, № 03-20/17А Комиссия рассмотрела и пришла к выводу об их необоснованности и недоказанности в силу вышеизложенного.

Учитывая вышеизложенное и фактические обстоятельства дела, Комиссия

Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Саха (Якутия) пришла к выводу, что в действиях ФКП «Аэропорты Севера», выразившихся в самостоятельном установлении и применении тарифов за обеспечение работы аэропортов вне регламента свыше максимального времени (пункты 3.4, 3.5, 3.6 Прейскуранта Единых цен и тарифов на прочие аэропортовые услуги в филиалах ФКП «Аэропорты Севера»), не предусмотренных действующим законодательством Российской Федерации и в отсутствие на то полномочий, в нарушении единых требований к установлению тарифов и сборов и тем самым влекущие ущемление (ущемляющие) прав заявителей – ООО ПКАП «Дельта К» и АО «Авиакомпания «Полярные авиалинии» в сфере предпринимательской деятельности, а также в незаконном установлении и применении максимального времени обслуживания воздушных судов, осуществляемого вне периода работы аэропорта при фактическом покрытии установленной Приказом № 241 40 %-ной надбавкой всех расходов, возникающих с оказанием данной услуги во вне регламентное время, повторном включении в стоимость 1 часа работы аэропорта вне регламента одних и тех же расходов, уже включенных в стоимостную основу регулируемых ФАС РФ тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах, повторном начислении в стоимости 1 часа работы аэропорта вне регламента накладных расходов и рентабельности, экономически необоснованном увеличением предприятием расходов по ФОТ персонала, включенного в расчет стоимости 1 часа работы аэропорта вне регламента, взимании тарифа за обеспечение работы аэропортов вне регламента свыше максимального времени не за фактически предоставляемые потребителям услуги а также иных нарушений, изложенные в настоящем решении, повлекшие (которые могли повлечь) за собой ущемление прав и законных интересов заявителей в сфере предпринимательской деятельности, имеется нарушение требований части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 4 статьи 41, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

р е ш и л а:

1. Признать федеральное казенное предприятие «Аэропорты Севера (место нахождения: 677904, г. Якутск, с. Маган, ул. 40 лет Победы, д. 1; ИНН 1435146293, ОГРН 1041402032803) нарушившим часть 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

2. Выдать федеральному казенному предприятию «Аэропорты Севера предписание о совершении действий, направленных на устранение нарушения.

3. Материалы настоящего дела передать должностному лицу Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Саха (Якутия) для решения вопроса о возбуждении дела об административном правонарушении, предусмотренного статьей 14.31 Кодекса РФ об административных правонарушениях.

Решение может быть обжаловано в судебном порядке в течение трех месяцев со дня вынесения.