

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

о назначении административного наказания по делу  
№ 05-04-17/20 об административном правонарушении

13 октября 2017 года г. Мурманск

Заместитель руководителя Мурманского УФАС России Попова Ирина Николаевна, действующий на основании статьи 23.48 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), рассмотрев протокол № 05-04-17/20-3455 от 04.10.2017 об административном правонарушении и материалы дела № 05-04-17/20 об административном правонарушении, возбужденного в отношении должностного лица - генерального директора публичного акционерного общества «Аэропорт Мурманск» <...> по признакам нарушения части 2 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ),

### УСТАНОВИЛ:

Комиссией Мурманского УФАС России по результатам рассмотрения дела № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства принято решение от 17.10.2016, которым в действиях публичного акционерного общества «Аэропорт Мурманск» (ИНН 5105040715, ОГРН 1025100586510; адрес (место нахождения) юридического лица: 184355, Россия, Мурманская обл., п.г.т. Мурмаши, Аэропорт; дата присвоения ОГРН: 23.08.2002; до 14.04.2017 наименование юридического лица - открытое акционерное общество «Аэропорт Мурманск») (далее - Общество) установлено нарушение пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившееся в злоупотреблении доминирующим положением путем установления с 01 сентября 2015 года монополюно высокой цены (величины сборов, тарифов) на отдельные аэропортовые услуги, предоставляемые в аэропорту «Мурманск» в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов).

Решением Мурманского УФАС России по делу № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства от 17.10.2016 установлено следующее.

ПАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» (далее – Заявитель) обратилось в ФАС России с заявлением о нарушении антимонопольного законодательства в отношении ОАО «Аэропорт Мурманск» (ИНН 5105040715, ОГРН 1025100586510; адрес: 184355, Россия, Мурманская обл., пос. Мурмаши, Аэропорт; дата присвоения ОГРН: 23.08.2002) (далее – Общество), по вопросу экономической необоснованности повышения сборов и тарифов на аэропортовые услуги, в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен, и предоставляемые авиакомпаниям в аэропорту «Мурманск» с 01 сентября 2015 года, а именно: ставок сборов за доставку пассажиров к воздушному судну (далее также – ВС) и обратно, посадку/высадку пассажиров, приема-выпуска ВС; и дополнительных услуг по техническому обслуживанию ВС: внутренняя уборка ВС, обслуживание санузлов, обеспечение подогрева ВС от УМП, обеспечение воздушного запуска авиадвигателей от УВЗ; а также услуги по обслуживанию пассажиров в бизнес-зале аэропорта «Мурманск». Заявление было направлено ФАС России по подведомственности в Мурманское УФАС России (далее – Управление) для рассмотрения по существу.

По результатам рассмотрения заявления приказом Управления № 22 от 29.02.2016 в отношении Общества возбуждено дело № 05-03-16/5 по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

12.04.2016 в Управление с заявлением о нарушении антимонопольного законодательства в отношении Общества по аналогичным обстоятельствам обратилось ЗАО «Нордавиа - Региональные авиалинии». ЗАО «Нордавиа - Региональные авиалинии» привлечено к участию в деле в качестве заинтересованного лица определением комиссии от 15.04.2016.

Статьей 10 Гражданского кодекса РФ, запрещается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции и злоупотребления доминирующим положением на рынке.

В развитие данного принципа в целях обеспечения единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, свободы экономической деятельности в Российской Федерации, защиты конкуренции и создания условий для эффективного функционирования товарных рынков принят Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Запрет на действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц установлен статьей 10 Федерального закона «О защите конкуренции».

Действия хозяйствующего субъекта, выразившиеся в злоупотреблении доминирующим положением на товарном рынке путем установления монополюно высокой цены товара, подпадают под безусловный (императивный) запрет, предусмотренный пунктом 1 части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции».

Частью 1 статьи 6 Федерального закона «О защите конкуренции» определено, что монополюно высокой ценой товара является цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование, при наличии такого рынка на территории Российской Федерации или за ее пределами, в том числе установленная:

1) путем повышения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, остались неизменными или их изменение не соответствует изменению цены товара;

б) состав продавцов или покупателей товара остался неизменным либо изменение состава продавцов или покупателей товара является незначительным;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, остались неизменными или их изменение несоразмерно изменению цены товара;

2) путем поддержания или неснижения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, существенно снизились;

б) состав продавцов или покупателей товара обуславливает возможность изменения цены товара в сторону уменьшения;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, обеспечивают возможность изменения цены товара в сторону уменьшения.

В соответствии со статьей 5 Федерального закона «О защите конкуренции», доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам.

Доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации) доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов, если при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией не будет установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке не является доминирующим.

По результатам проведенного анализа состояния конкуренции на рынке аэропортовых услуг, в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (тарифов) (кроме услуг по авиатопливообеспечению), за период 01.01.2014 – 30.06.2015 установлено, что в границах аэропорта «Мурманск» действовал единственный хозяйствующий субъект ОАО «Аэропорт Мурманск» с долей 100%.

В связи с наличием у ОАО «Аэропорт Мурманск» установленного доминирующего положения на рынке аэропортовых услуг, в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (тарифов) (кроме услуг по авиатопливообеспечению) в границах аэропорта «Мурманск», на Общество распространяется действие запрета статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» на злоупотребление доминирующим положением.

Согласно статье 64 Воздушного кодекса Российской Федерации, 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 устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Состав услуг, которые предоставляются потребителям (авиакомпаниям) в аэропортах определен 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 – Приказ № 241).

Приказом № 241 утверждены Перечень и правила формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации (далее – Правила формирования тарифов и сборов), а также Правила взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации (далее – Правила взимания платы за обслуживание).

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

Ставки сборов и тарифы, в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен, формируются хозяйствующими субъектами самостоятельно, исходя из экономически обоснованных затрат на производство товара (услуги), с учетом императивного запрета на использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции и злоупотребления доминирующим положением на рынке, установленного статьей 10 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Постановлением Правительства РФ от 17.09.1992 № 724 установлен предельный уровень рентабельности при

формировании свободных тарифов на перевозки пассажиров воздушным транспортом и связанные с ними работы и услуги в размере 20 процентов к себестоимости (пункт 7 постановления).

В соответствии с Приказом № 241, аэропортовые сборы и тарифы за наземное обслуживание устанавливаются и взимаются за обслуживание воздушных судов потребителей, пользующихся услугами в аэропортах, на основании сертификатов и лицензий, выданных в соответствии с законодательством Российской Федерации..

Услуги, за предоставление которых взимаются аэропортовые сборы и тарифы за наземное обслуживание воздушных судов, включают мероприятия, предусмотренные федеральными авиационными правилами и федеральными правилами использования воздушного пространства.

Согласно пункту 1.11 Правил формирования тарифов и сборов, организации гражданской авиации, осуществляющие обслуживание воздушных судов потребителей в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации, обеспечивают формирование ставок сбора за аэронавигационное обслуживание, ставок аэропортовых сборов и тарифов за наземное обслуживание и цен на материально-технические ресурсы.

Общество является главным оператором аэропорта «Мурманск», имеет сертификат соответствия, выданный Федеральным агентством воздушного транспорта от 30.07.2014 № ФАВТ А.03256.

Общество является субъектом естественной монополии в сфере транспорта (услуги аэропортов) на территории Мурманской области. Общество также включено в Реестр субъектов естественных монополий на транспорте решением правления МАП России № 16/1 от 28.04.1998.

Согласно Единому государственному реестру юридических лиц, Общество осуществляет основной вид деятельности «Деятельность терминалов (аэропортов и т.п.), управление аэропортами» (ОКВЭД 63.23.1), а также дополнительные виды деятельности (в авиационной сфере): предоставление услуг по ремонту, техническому обслуживанию и переделка летательных аппаратов и двигателей летательных аппаратов (ОКВЭД 35.30.9); деятельность по наземному обслуживанию воздушных судов (ОКВЭД 63.23.4).

В границах аэропорта «Мурманск» Обществом предоставляются аэропортовые услуги:

а) Аэропортовые услуги, в отношении которых осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов):

Обеспечение взлета, посадки и стоянки воздушных судов.

Предоставление аэровокзального комплекса.

Обеспечение авиационной безопасности.

Обслуживание пассажиров.

б) Аэропортовые услуги, в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов) (нерегулируемые аэропортовые услуги):

Временная стоянка на аэродроме;

Техническое обслуживание воздушного судна;

Обработка грузов и почты;

Посадка или высадка пассажиров;

Доставка пассажиров;

Специальное обслуживание пассажиров;

Дополнительные услуги по авиационной безопасности;

Предоставление экипажам воздушных судов информации при подготовке к полету;

иные услуги.

Поскольку поводом для обращения Заявителя в антимонопольный орган с заявлением явилось существенное повышение Обществом с 01.09.2015 ставок сборов и тарифов на аэропортовые услуги, в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (нерегулируемые аэропортовые услуги), был произведен анализ сборов и тарифов, действовавших в периоды до и после указанной даты.

Из материалов дела следует, что сборы и тарифы, введенные Обществом в действие с 01.09.2015 существенным образом превысили сборы и тарифы, применявшиеся до 01.09.2015, а именно:

а) ставки сборов по обслуживанию ВС:

доставка пассажиров к ВС и обратно микроавтобусом (рост на 117,6%);

доставка пассажиров к ВС и обратно автобусом МАЗ (рост на 78%);

посадка и высадка пассажиров в/из ВС (рост на 96,2%);

стоимость нормо-часа при оказании технической помощи (рост на 26,7%).

б) тарифы на услуги по дополнительному техническому обслуживанию ВС:

внутренняя уборка ВС, тариф зависит от типа ВС(1), рост от 26,7% (для АН-24) до 81% (для ТУ-134);

внутренняя уборка ВС без замены подголовников, тариф зависит от типа ВС, рост от 29,7% (для АН-24) до 85,3% (для ТУ-134);

обеспечение приемки и выпуска ВС (в том числе выпуск), тариф зависит от типа ВС, рост от 26,7% (для ТУ-134, Boeing 737-800) до 66,3% (для ТУ-154);

обеспечение стоянки – тариф зависит от типа ВС, рост от 26,7% (для ТУ-134) до 216,7% (для АН-24);

обеспечение буксировки ВС спецтранспортом БЕЛАЗ – рост на 324%; обеспечение буксировки ВС спецтранспортом КРАЗ – рост на 240,8%, в том числе: услуга по буксировке (рост на 26,7%); использование спецтранспорта буксировщик БЕЛАЗ – рост на 757,6%; использование спецтранспорта буксировщик КРАЗ – рост на 687,8%;

обслуживание санузлов (услуга по обработке санузла, спецтранспорт МТС-элемент);

заправка питьевой водой (услуга по заправке водой, спецтранспорт АЦПТ-3,2-01);

слив питьевой воды (услуга по заправке водой, спецтранспорт АЦПТ-3,2-01);

обеспечение электропитанием ВС, в том числе: услуга по обеспечению электропитанием ВС, +26,7%; и использование спецтехники АПА-5Д/АПА-35-30, ДГ-элемент, соответственно рост на: 182,7%, 218,1%, 88,8%;

удаление обледенения вручную; тариф зависит от типа ВС, рост от 26,7% (Boeing 737-400) до 77,3% (Boeing 757);

удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости (одноступенчатая обработка) – тариф зависит от типа ВС, рост от 442% (Boeing 737-800) до 629% (АН-24, CRJ-200);

удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости (двухступенчатая обработка) – тариф зависит от типа ВС, рост от 402% (Boeing 737-800) до 521% (ТУ-154);

обеспечение воздушного запуска авиадвигателей с помощью УВЗ (рост 41,1%);

обеспечение подогрева двигателя (услуга по подогреву двигателя, рост 26,7%; использование спецтранспорта УМП-350, рост 366,5%);

обеспечение подогрева ВС от АН-42 (услуга по подогреву ВС от АН-42, рост 26,7%; использование спецтехники АН-42, рост 97,5%);

обеспечение подогрева ВС от УМП (использование спецтранспорта УМП-350, рост 366,5%).

в) тарифы на услуги, предоставляемые пассажирам бизнес-класса в бизнес-зале аэропорта «Мурманск»:

обслуживание вылетающего пассажира бизнес-класса (рост на 160,8%);

обслуживание прилетающего пассажира бизнес-класса (рост на 128,2%).

Исходя из положения части 1 статьи 6 Федерального закона «О защите конкуренции», в антимонопольном законодательстве используются два метода определения монопольно высокой (монопольно низкой) цены товара:

1) метод сопоставимых рынков;

2) затратный метод.

Метод сопоставимых рынков служит установлению наличия сопоставимых конкурентных рынков и последующего сравнения цены товара (услуги) на таких рынках.

Обществом при обосновании собственной позиции по делу в качестве сопоставимых рынков, сходных с аэропортом «Мурманск» по климатическим и географическим условиям, были заявлены: «Аэропорт Норильск», «Аэропорт Архангельск», «Аэропорт Сыктывкар», «Аэропорт Магадан», «Аэропорт Петропавловск-Камчатский», «Аэропорт Якутск», «Аэропорт Южно-Сахалинск», «Омский аэропорт».

Управлением в ходе рассмотрения дела в целях обеспечения прав ответчика, предусмотренных частью 2 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции», и установления сопоставимости перечисленных рынков был проведен опрос данных аэропортов.

В целях определения сопоставимости, в понимании статьи 6 Федерального закона «О защите конкуренции», товарных рынков в границах указанных аэропортов были получены сведения об их производственной деятельности за периоды 2014 г., 1 полугодие 2015 г., а именно:

перевозок пассажиров (пассажиропоток);

перевозок грузов, включая почту (грузопоток);

о финансовой деятельности по форме 67-ГА;

регламентном режиме работы.

Следует отметить, что Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиацией) в качестве основных производственных показателей деятельности аэропортов используются данные по объемам перевозки пассажиров, грузов и почты по форме №15-ГА «Сведения об объеме перевозок через аэропорты»(2).

При опросе от аэропортов также были получены сведения об установленных ставках аэропортовых сборов по обслуживанию ВС, тарифах на услуги по дополнительному обслуживанию ВС, в том числе на предоставление аэропортовой спецтехники и спецтранспорта, и тарифах на услуги бизнес-зала.

Кроме того, у хозяйствующих субъектов были получены письменные пояснения по вопросу используемой методики при формировании нерегулируемых аэропортовых сборов и тарифов, а также пояснения по вопросу включения хозяйствующими субъектами в структуру затрат на услуги по техническому обслуживанию воздушных судов восстановительной стоимости аэропортовой спецтехники и спецтранспорта (основных средств).

По результатам анализа полученных сведений было установлено отсутствие товарных рынков (в границах аэропортов), отвечающих одновременно следующей совокупности критериев сопоставимости:

соответствие объемов пассажиро- и грузопотока (в пределах 10% в большую либо меньшую сторону),

соответствие общего объема выручки (в пределах 10% в большую либо меньшую сторону),

круглосуточный регламент работы аэропорта,

идентичность условий законодательного регулирования, в том числе трудовых отношений.

Данный вывод обусловлен значительным отличием каждого из показателей деятельности опрошенных хозяйствующих субъектов (разница объемов пассажиропотока, грузопотока и общей выручки превышает 10%), а также существенным отличием законодательного регулирования оплаты труда работников по месту нахождения хозяйствующих субъектов в части действующих районных коэффициентов и отнесения соответствующей территории к районам Крайнего Севера (районы Крайнего Севера – гг. Мурманск, Норильск, Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинск, Якутск; районы, приравненные к районам Крайнего Севера – Архангельск, Сыктывкар).

Так для территории Мурманской области, за исключением отдельных муниципальных образований, значение районного коэффициента законодательно установлено на уровне 1,4. Вместе с тем, для территорий, являющихся местом нахождения иных опрошенных аэропортов, действующие значения районных коэффициентов варьируются в диапазоне от 1,15 до 2, при этом ни одно значение коэффициента не совпадает с установленным для территории нахождения Общества (пгт. Мурмаши Кольского района Мурманской области). Данный фактор является непосредственно влияющим на уровень затрат (расходов) на оказание услуг, в предоставлении которых задействуется персонал.

Необходимо отметить, что наиболее близкий к аэропорту «Мурманск» по объему пассажиропотока аэропорт «Петропавловск-Камчатский» (отличие менее 10% в относительном выражении) имеет объем грузопотока многократно превышающий соответствующий объем Общества (более чем в 300 раз по итогам 2014 г.). Данный факт обусловлен особенностями деятельности аэропорта в связи с особым географическим положением – значительной удаленностью г. Петропавловск-Камчатский от европейской части РФ и важнейшим транспортным значением для региона – обеспечение региональной транспортной доступности для жителей муниципальных районов Камчатского края ввиду отсутствия альтернативных видов сообщения, а также тем фактом, что 95% перевозок за пределы региона осуществляется воздушным транспортом. Кроме того согласно имеющимся сведениям, общий объем выручки аэропорта «Петропавловск-Камчатский» от оказания аэропортовых услуг существенно превышает данный показатель аэропорта «Мурманск» (более чем в 2 раза в 2014 г.). Приведенные обстоятельства не позволяют отнести аэропорт «Петропавловск-Камчатский» к сопоставимым с аэропортом «Мурманск» товарным рынкам.

Наиболее близкий к аэропорту «Мурманск» по общему объему выручки аэропорт «Архангельск» (разница 10,6% за 2014 г., 1,8% за 1 полугодие 2015 г.) также существенно отличается по таким критериям, как: объем пассажиропотока (на 20% в большую сторону в 2014 г.), грузопотока (на 95% в большую сторону в 2014 г.), также аэропорт не имеет круглосуточно регламента режима работы (установленный регламент работы 03-00 – 18-00 utc).

Отличие параметров экономической деятельности иных опрошенных хозяйствующих субъектов, помимо аэропортов «Петропавловск-Камчатский», «Архангельск», от аэропорта «Мурманск» является еще более существенным.

В соответствии с частью 4 статьи 6 Федерального закона «О защите конкуренции», цена товара не признается монопольно высокой в случае непревышения цены, которая сформировалась в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке.

Таким образом, существенным условием применимости метода сопоставимых рынков является формирование цены на таких рынках в условиях конкуренции.

Рядом опрошенных хозяйствующих субъектов было сообщено об отсутствии конкуренции в границах соответствующих аэропортов: «Норильск», «Петропавловск-Камчатский», «Архангельск», «Магадан». Следовательно такие рынки относятся к рынкам с неразвитой конкуренцией.

Кроме того, как было указано выше, ОАО «Аэропорт Мурманск» занимает доминирующее положение на рассматриваемом рынке аэропортовых услуг с долей 100%, в связи с чем такой рынок также относится к рынкам с

неразвитой конкуренцией.

В связи с изложенным, метод сопоставимых рынков является не подлежащим применению в рамках данного дела.

При оценке рассматриваемых ставок сборов и тарифов Общества, Управлением в качестве метода определения монопольно высокой цены был использован затратный метод.

Установление монопольно высокой (низкой) цены с использованием затратного метода применимо при условии отсутствия сопоставимого товарного рынка, на котором цена товара формируется в условиях конкуренции.

При использовании затратного метода анализу подлежат:

расходы, необходимые для производства и реализации товара;

прибыль хозяйствующего субъекта от реализации товара;

цена товара;

данные о превышении фактической рентабельности над нормативными показателями рентабельности.

В рамках исследования обстоятельств установления монопольно высокой цены товара (работы, услуги) антимонопольный орган может оценивать обоснованность расходов, включенных в цену товара (работы, услуги), а также уровня доходов соответствующего хозяйствующего субъекта. Антимонопольным органом исследуется перечень затрат (расходов) хозяйствующего субъекта в отношении рассматриваемого товара (работы, услуги), в том числе амортизационные отчисления.

Управлением в рамках рассмотрения заявления и дела о нарушении антимонопольного законодательства у Общества неоднократно запрашивались письменные мотивированные пояснения, документы и сведения по вопросу экономической обоснованности исследуемых сборов и тарифов. Во исполнение данных запросов Обществом были представлены письма: от 07.12.2015 № 2389, от 29.01.2016 № 161, от 05.04.2016 № 560, от 12.04.2016 № 611, от 16.05.2016 № 821, от 01.07.2016 № 1163.

В рамках исследования обстоятельств дела установлено следующее.

1. Из имеющихся материалов дела следует, что одним из основных факторов роста всех рассматриваемых нерегулируемых аэропортовых ставок и тарифов (за исключением услуг бизнес-зала) является рост тарифной стоимости нормо-часа технической помощи (предоставления технического персонала) на 26,7% с 01.09.2015.

По вопросу обоснованности данного увеличения стоимости нормо-часа, Обществом в письме № 161 от 29.01.2016 были представлены пояснения и расчеты (см. п. 12а, с. 4-5).

Согласно пояснений, тарифная ставка нормо-часа отражает затраты на содержание инженерно-авиационной службы, занимающейся оказанием технической помощи ВС в аэропорту «Мурманск». Расчет стоимости нормо-часа, введенного с 01.09.2015 был осуществлен на основании данных о фактических затратах Общества на оперативное техническое обслуживание, понесенных за период 2014 г. (форма 67-ГА).

Указанные затраты, в соответствии с приказом генерального директора от 27.05.2015 № 135 «О повышении должностных окладов», были проиндексированы на 10,3 %, что обусловило соответствующее увеличение фонда оплаты труда технического персонала (далее также – ФОТ).

С учетом приведенного в пояснениях расчета, произведенного увеличения объема ФОТ и примененного нормативного уровня рентабельности, в установлении Обществом с 01.09.2015 стоимости нормо-часа в размере 1520 руб. признаков экономической необоснованности не усматривается. Доводы Общества по данному вопросу подтверждаются имеющимися материалами дела о нарушении антимонопольного законодательства.

2. Ввиду повышения стоимости нормо-часа технической помощи (предоставления технического персонала), тарифы на услуги Общества по дополнительному техническому обслуживанию ВС, не включающие в себя стоимость использования (предоставления) спецтранспорта и установленные одинаковыми для всех типов ВС, также пропорционально повысились на 26,7%:

услуга по буксировке ВС (без учета стоимости использования спецтехники БЕЛАЗ/КРАЗ),

услуга по обеспечению электропитанием ВС (без учета стоимости использования спецтехники АПА-5Д, АПА-35-30, ДГ-элемент),

услуга по запуску авиадвигателей с помощью УВЗ (без учета стоимости использования используемой спецтехники),

услуга по подогреву двигателя ВС (без учета стоимости использования спецтранспорта УМП-350),

услуга по обеспечению подогрева ВС от АН-42,

услуга по подогреву ВС от УМП (без учета стоимости использования спецтранспорта УМП-350).

Данный факт обусловлен тем, что расчет тарифов на данные услуги осуществлялся путем умножения стоимости нормо-часа на установленную нормативную трудоемкость услуг, при этом хозяйствующим субъектом нормативная трудоемкость перечисленных услуг с 01.09.2015 не изменялась.

Таким образом, приведенный выше вывод об отсутствии признаков экономической необоснованности тарифа нормо-часа технической помощи (предоставления технического персонала) следует распространить на перечисленные услуги по дополнительному техническому обслуживанию ВС.

3. В соответствии с Приказом № 241, тарифы на различные аэропортовые услуги устанавливаются с учетом стоимости предоставления персонала и стоимости предоставления технических средств.

При системном рассмотрении примененной Обществом методики формирования тарифов на услуги по обслуживанию ВС и дополнительному техническому обслуживанию ВС, утвержденных с 01.09.2015 (кроме услуг, перечисленных выше в пп. 1, 2), выявлены следующие особенности.

Обществом для услуг, оказываемых с использованием технических средств (спецтранспорта, спецтехники) в расчеты планируемых затрат (себестоимости) использования технических средств, помимо иных статей, были включены суммы восстановительной стоимости таких технических средств (анализ данного метода приведен ниже в пункте 3.1).

Вместе с тем, Обществом при формировании тарифов с 01.09.2015 на услуги, устанавливаемые индивидуально по типам ВС, была произведена группировка ВС по техническим характеристикам для целей изменения нормативной трудоемкости таких услуг: по максимальной взлетной массе (МВМ), по количеству пассажирских кресел, по размеру размаха крыльев (анализ данного метода приведен ниже в пункте 3.2).

3.1 Обществом было пояснено, что включение восстановительной стоимости в структуру затрат было осуществлено на основании пункта 5.2 Положения о тарифной политике ОАО «Аэропорт Мурманск», утвержденного 27.07.2015. Согласно указанного пункта положения, правила формирования цен Общества, предусматривают необходимость включения в расчет себестоимости восстановительной стоимости основных средств, под которой понимается рыночная стоимость аналогов, отвечающих заданным техническим параметрам на основании коммерческих предложений с учетом текущего курса валют (для аналогов иностранного производства).

Как следует из материалов рассмотрения дела, именно включение при расчетах сборов и тарифов в себестоимость использования (предоставления) спецтехники такой статьи затрат, как восстановительная стоимость имеет существенный вес, обуславливающий резкий рост с 01.09.2015 следующих сборов и тарифов:

сбор за доставку пассажиров к ВС и обратно автобусом МАЗ (включение восстановительной стоимости спецтранспорта - автобуса МАЗ);

сбор за посадку/высадку пассажиров в/из ВС (включение восстановительной стоимости спецтранспорта - трапа);

обслуживание санузлов (включение восстановительной стоимости спецтранспорта МТС-элемент);

заправка питьевой водой (включение восстановительной стоимости спецтранспорта АЦПТ-3,2-01),

слив питьевой воды (включение восстановительной стоимости спецтранспорта АЦПТ-3,2-01),

одноступенчатое, двухступенчатое удаление обледенения с использованием спецжидкости и спецтехники (включение восстановительной стоимости используемого спецтранспорта)

обеспечение электропитанием ВС в части стоимости использования спецтехники АПА-5Д, АПА-35-30, ДГ-элемент (включение восстановительной стоимости используемого спецтранспорта АПА-5Д, АПА-35-30, ДГ-элемент);

обеспечение буксировки ВС в части стоимости использования спецтранспорта БЕЛАЗ/КРАЗ (включение восстановительной стоимости спецтранспорта БЕЛАЗ/КРАЗ);

обеспечение подогрева двигателя ВС в части стоимости использования спецтранспорта УМП-350 (включение восстановительной стоимости спецтранспорта УМП-350)

По вопросу правомерности примененной Обществом методики включения восстановительной стоимости при расчетах затрат на использование (предоставление) спецтранспорта и спецтехники необходимо изложить следующее.

Исходя из положений статьи 252 Налогового кодекса Российской Федерации (далее – НК РФ), под расходами организации понимаются обоснованные и документально подтвержденные затраты. Затраты признаются расходами в том отчетном периоде, в котором они имели место, независимо от времени фактической выплаты денежных средств и иной формы осуществления.

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.

Вместе с тем, правила формирования в бухгалтерском учете информации о расходах коммерческих организаций определены ПБУ 10/99 "Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету "Расходы организации" (утверждены приказом Минфина России от 06.05.1999 N 33н).

Расходами организации признается уменьшение экономических выгод в результате выбытия активов (денежных средств, иного имущества) и (или) возникновения обязательств, приводящее к уменьшению капитала этой организации, за исключением уменьшения вкладов по решению участников (собственников имущества) (пункт 2 ПБУ 10/99).

Согласно пункту 4 ПБУ 10/99, расходы организации в зависимости от их характера, условий осуществления и направлений деятельности организации подразделяются на: расходы по обычным видам деятельности; прочие расходы.

Расходами по обычным видам деятельности являются расходы, связанные с изготовлением продукции и продажей продукции, приобретением и продажей товаров. Такими расходами также считаются расходы, осуществление которых связано с выполнением работ, оказанием услуг.

Расходами по обычным видам деятельности считается также возмещение стоимости основных средств, нематериальных активов и иных амортизируемых активов, осуществляемых в виде амортизационных отчислений (пункт 5 ПБУ 10/99).

Обществом разработаны и утверждены Положение об учетной политике (приказ от 25.12.2014) и Положение о тарифной политике.

Положение об учетной политике определяет единые методики отражения в учете и отчетности фактов хозяйственной жизни, оценки имущества и обязательств.

Положением установлено (пункт 2.1.1), что учет основных средств (далее также – ОС) ведется согласно ПБУ 6/01 (утв. приказом Минфина РФ от 30.03.2001 N 26н) и Методических указаний по бухгалтерскому учету основных средств (утв. Приказом Минфина РФ от 13.10.2003 N 91н).

Основные средства принимаются к учету по первоначальной стоимости, которая признается, как сумма фактических затрат а приобретение, создание и изготовление. Изменение первоначальной стоимости ОС допускается в случаях достройки, дооборудования, реконструкции. (пункт 2.1.3 Положения об учетной политике).

Срок полезного использования объектов основных средств (далее также – ООС) определяется из ожидаемого срока использования на основании классификации ОС, включаемых в амортизационные группы, согласно постановлению Правительства РФ от 01.01.2002 № 1 (пункт 2.1.5 Положения об учетной политике).

Для начисления амортизации Обществом применяется линейный метод. Амортизация ОС начисляется исходя из первоначальной (восстановительной) стоимости и норм амортизации, исчисляемой согласно постановлению Правительства РФ от 01.01.2002 № 1 (пункт 2.1.6 Положения об учетной политике).

Начисление амортизации производится исходя из остаточной стоимости ООС с учетом расходов на достройку, дооборудование и оставшегося срока использования с учетом увеличения (пункт 2.1.7 Положения об учетной политике).

Пунктом 3.1.1 Положения об учетной политике для целей признания доходов и расходов установлен метод начисления.

Согласно пункту 3.1.4 Положения об учетной политике, расходы на производство и реализацию подразделяются на прямые и косвенные. К прямым затратам относятся: материальные затраты, расходы на оплату труда и суммы страховых сборов, расходы в виде сумм начисленной амортизации, другие расходы.

Согласно пункту 3.1.5 в составе амортизируемого имущества учитываются объекты, соответствующие требованиям статей 256, 257 НК РФ.

Согласно пункту 43 Методических указаний по бухгалтерскому учету основных средств: «В соответствии с Положением по бухгалтерскому учету "Учет основных средств" ПБУ 6/01 коммерческая организация может не чаще одного раза в год (на конец отчетного года) переоценивать группы однородных объектов основных средств по текущей (восстановительной) стоимости путем индексации или прямого пересчета по документально подтвержденным рыночным ценам.

Для целей настоящих Методических указаний под текущей (восстановительной) стоимостью объектов основных средств понимается сумма денежных средств, которая должна быть уплачена организацией на дату проведения переоценки в случае необходимости замены какого-либо объекта.

При определении текущей (восстановительной) стоимости могут быть использованы: данные на аналогичную продукцию, полученные от организаций-изготовителей; сведения об уровне цен, имеющиеся у органов государственной статистики, торговых инспекций и организаций; сведения об уровне цен, опубликованные в средствах массовой информации и специальной литературе; оценка бюро технической инвентаризации; экспертные заключения о текущей (восстановительной) стоимости объектов основных средств».

Таким образом, в соответствии с приведенными нормами законодательства, понятие «восстановительная стоимость» является применимым только в отношении ранее приобретенных хозяйствующим субъектом основных средств. При этом восстановительная стоимость характеризует сумму денежных средств, необходимой для замены объектов основных средств по текущим ценам.

Стоимость объектов основных средств, находящихся в организации на праве собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления (включая объекты основных средств, переданные в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление), погашается посредством начисления амортизации, если иное не установлено

Положением по бухгалтерскому учету «Учет основных средств» ПБУ 6/01.

Как следует из представленного Обществом перечня основных средств, использовавшихся при предоставлении аэропортовых услуг в период 2013 – 2015 гг., большая часть спецтехники и спецтранспорта была приобретена в период с 1988 г. по 2008 г. Остаточная стоимость таких основных средств равна 0 руб., и амортизация по ним является уже начисленной (за исключением спецтехники: ПСС-121-16, ГАЗ 323116 (скорая), АН-24 (аэродромный обогреватель), трапа СПТ-154 № Т-9900-0-30, трапа СПТ-154 с ИБП № 9970).

Письмом от 16.05.2016 № 821 Обществом по запросу антимонопольного органа были представлены планы капитального ремонта и приобретения оборудования за периоды 2012, 2013, 2014, 2015 гг.

Как следует из данных планов, Обществом планировалось приобретение, помимо иного, основных средств (спецтехники и спецтранспорта), которые могли бы применяться для оказания рассматриваемых услуг по обслуживанию ВС:

трап самолетный с закрытой лестницей и площадкой для подъема инвалидов (цена – 5400 тыс. руб., включен в план на 2014 г., фактически не приобретался);

спецмашина для антиобледенительной обработки ВС (цена – 15000 тыс. руб., включена в план на 2015 г., фактически не приобреталась);

трап самолетный с закрытой лестницей и площадкой для подъема инвалидов (цена – 12000 тыс. руб., включен в план на 2015 г., фактически не приобретался).

Таким образом, перечисленная спецтехника, включенная в планы капитального ремонта и приобретения оборудования, фактически в соответствующие периоды 2014-2015 гг. не приобреталась. Сведения об учете данного факта при формировании (перерасчете) тарифов на будущие периоды Обществом не представлялось.

Иных видов спецтехники и спецтранспорта Обществом к приобретению не планировалось.

В связи с изложенным, включение Обществом в расчеты себестоимости использования (предоставления) спецтранспорта и спецтехники суммы восстановительной стоимости фактически не приобретавшихся ООС и не планировавшихся к приобретению лишь на основании коммерческих предложений (и без проведения их переоценки) является необоснованным, противоречит приведенным положениям законодательства и привело к экономически необоснованному росту тарифов.

3.2. Как было указано выше, Обществом при формировании тарифов с 01.09.2015 на услуги, устанавливаемые индивидуально по типам ВС, была произведена группировка ВС по их техническим характеристикам для целей установления нормативной трудоемкости таких услуг по группам.

Группировка ВС по максимальной взлетной массе (МВМ) была применена для услуг:

обеспечение приема и выпуска ВС,

обслуживание санузлов;

заправка питьевой водой;

слив питьевой воды.

Группировка ВС по количеству пассажирских кресел была применена для услуг:

внутренняя уборка ВС;

внутренняя уборка (без замены подголовников).

Группировка ВС по размеру размаха крыльев была применена для услуг:

удаление обледенения вручную;

удаление обледенения с использованием спецжидкости.

Антимонопольным органом при рассмотрении подхода к формированию тарифов на нерегулируемые аэропортовые услуги, были проанализированы пояснения Общества по данному вопросу, а также исследованы сведения о нормативной трудоемкости по типам ВС в период до 01.09.2015 и в период с 01.09.2015. Кроме того, указанные данные были сопоставлены с предоставленной статистикой количества воздушных судов, обслуживавшихся в аэропорту «Мурманск» в исследуемом периоде.

Установлено, что расчет Обществом необходимой нормативной трудоемкости перечисленных выше услуг по каждой группе ВС осуществлялся путем отношения (деления) среднего арифметического значения действовавших в период до 01.09.2015 трудоемкостей по отдельным типам ВС (вошедших в сформированные группы) на коэффициент использования трудового использования персонала в размере 0,69.

Применение коэффициента использования трудового использования персонала для корректировки нормативной трудоемкости услуг пояснено Обществом в письме от 16.05.2016 № 821 (с. 1, пункт 5). Согласно пояснений, в июле 2015 года было выявлено, что при определении нормативов данных услуг не было учтено изменение регламентного режима работы аэропорта с 2012 года, а именно переход на круглосуточный регламент работы.

По результатам проведенного анализа установлено, что расчет нормативной трудоемкости услуг по группам ВС, исходя из среднего арифметического значения в группе без учета статистики по количеству обслуживавшихся ВС отдельных типов (доли отдельных типов ВС в общей статистике сформированных групп) привело к существенному завышению нормативной трудоемкости услуг с 01.09.2015 для ВС, имеющих наибольшую долю в количественной статистике аэропорта – Airbus A319, 320 (доля 29% от общего количества ВС), Boeing -737-400, 700, 800, 900, 300, 500 (доля 43% от общего количества ВС).

Так, например, наиболее существенный рост нормативной трудоемкости составил для Airbus A319, 320 для отдельных услуг:

внутренняя уборка – 8,9%,

обеспечение стоянки – 53,3%,

услуга по обработке санузла – 9,1%,

удаление обледенения вручную – 13,6%,

удаление обледенения с использование спецжидкости, одноступенчатая – 43,8%,

удаление обледенения с использование спецжидкости, двухступенчатая – 95,2%.

Наиболее существенный рост нормативной трудоемкости для Boeing-737-800, 900 для отдельных услуг составил:

внутренняя уборка – 4,8%,

обеспечение стоянки – 53,3%,

удаление обледенения с использование спецжидкости, одноступенчатая – 27,8%,

удаление обледенения с использование спецжидкости, двухступенчатая – 70,8%.

Наиболее существенный рост нормативной трудоемкости для Boeing-737-500,300 для отдельных услуг составил:

внутренняя уборка – 5%,

обеспечение приемки и выпуска ВС – 8,3%,

обеспечение стоянки – 46,7%,

услуга по обработке санузла – 13,3%,

удаление обледенения с использование спецжидкости, одноступенчатая – 18,8%,

удаление обледенения с использование спецжидкости, двухступенчатая – 61,9%.

Наиболее существенный рост нормативной трудоемкости для Boeing-737-400,700 для отдельных услуг составил:

внутренняя уборка – 8,9%,

обеспечение стоянки – 53,3%,

услуга по обработке санузла – 9,1%,

удаление обледенения с использование спецжидкости, одноступенчатая – 18,8%,

Так, при формировании нормативной трудоемкости на внутреннюю уборку для ВС с количеством пассажирских кресел от 141 до 220, особенность примененной методики расчета, проявилась следующим образом.

В период до 01.09.2015 нормативная трудоемкость услуги составляла по типам ВС:

Boeng 737 (400, 700) – 5,60;

Boeng 737 (800, 900) – 6,30;

Airbus A319, 320 – 5,60;

ТУ-154 – 6,30.

Рассчитанное среднее значение составило – 5,95.

При этом рост среднего значения обусловлен учетом трудоемкости редко обслуживаемого в настоящее время ВС типа ТУ-154, имеющего высокую трудоемкость.

В связи с чем, в отношении наиболее часто обслуживаемых в аэропорту «Мурманск» типов ВС Boeng 737 (400, 700) и Airbus A319, 320 рассчитанная трудоемкость оказалась завышенной.

Также недостаток примененной методики расчета можно проиллюстрировать на примере тарифа за обеспечение приема-выпуска для группы ВС с МВМ от 51 до 80 т.

Так, в период до 01.09.2015 нормативная трудоемкость услуги составляла по типам ВС:

Boeng 737 (400, 700) – 4,50;

Boeng 737 (800, 900) – 4,50;

Boeng 737 (300, 500) – 3,97;

Airbus A319, 320 – 4,50;

АН-12 – 5,20.

Рассчитанное среднее значение составило – 4,53.

При этом рост среднего значения обусловлен учетом трудоемкости редко обслуживаемого ВС типа АН-12, имеющего высокую трудоемкость.

Аналогичное обстоятельство прослеживается в отношении услуги «Удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости» для группы III воздушных судов. Учет редко обслуживаемого типа ВС АН-12, имеющего высокую трудоемкость, привело к росту средней трудоемкости по группе, куда включены ВС типов Airbus A319, 320, Boeng 737 (800, 900), имеющих наибольший вес в количественной статистике.

Таким образом, в целом метод расчета нормативной трудоемкости по группам воздушных судов без учета количественной статистики, примененный Обществом, привел к росту трудоемкости по отдельным услугам в отношении воздушных судов, имеющих наибольшую долю в статистике аэропорта (Airbus A319, 320, Boeing-737-800, 900, Boeing-737-500, 300, Boeing-737-400,700):

внутренняя уборка,

обеспечение приемки и выпуска ВС,

обеспечение стоянки,

услуга по обработке санузла,

удаление обледенения вручную,

удаление обледенения с использованием спецжидкости (одноступенчатая),

удаление обледенения с использованием спецжидкости (двухступенчатая).

Данное обстоятельство, наряду с включением в структуру затрат сумм восстановительной стоимости, обусловило существенный рост тарифов на рассматриваемые услуги по обслуживанию ВС.

В тоже время, данный метод не оказал негативного влияния на величину нормативной трудоемкости в отношении услуг:

услуга по заправке водой (без учета стоимости использования спецтранспорта);

услуга по сливу воды (без учета стоимости использования спецтранспорта).

Следует отметить, что сам по себе метод расчета нормативной трудоемкости по группам воздушных судов не противоречит требованиям законодательства, однако в целях формирования справедливых и экономически обоснованных тарифов, Обществу надлежало применять данный метод исходя не из среднего арифметического значения трудоемкости в группе, а исходя из средневзвешенного значения, то есть учитывать статистику количества обслуживаемых воздушных судов разных типов в сформированных группах.

3.3. При осуществлении проверки экономической обоснованности ставки сбора за доставку пассажиров к ВС и обратно микроавтобусом было установлено, что в период до 01.09.2015 действовал тариф, утвержденный с 15.11.2012 в размере 900 руб. С 01.09.2015 данный тариф составил 4800 руб. (рост 336%).

Анализ структуры затрат тарифа, действующего с 01.09.2015, показал, что себестоимость услуги рассчитана Обществом исходя из наработки спецтранспорта (микроавтобуса) в размере 1,63 часа в месяц и стоимости технического обслуживания транспортного средства в размере 3064,35 руб./час, в тоже время, как расчет предыдущего тарифа был осуществлен исходя из месячной наработки в 175,03 часов и стоимости текущего обслуживания 57,13 руб./час.

Необходимо отметить, что стоимость технического обслуживания транспортного средства в размере 3064,35 руб. в час, примененная при установлении тарифов с 01.09.2015 носит очевидно завышенный и несоразмерный характер. Доказательств обратного Обществом представлено не было.

Данный подход Общества к расчету себестоимости сбора привел к кратному (в 2,18 раза) росту тарифа с 01.09.2015 с 900 руб. до 1958 руб. При этом, Обществом планировалось поэтапное повышение данного тарифа до уровня 4800 руб., что составляет повышение в 5,33 раза по отношению к ранее установленной цене в 900 руб.

3.4 Поводом для обращения Заявителя в антимонопольный орган также явилось изменение с 01.09.2015 тарифов Общества на услуги бизнес-зала аэропорта «Мурманск».

Согласно представленных Обществом пояснений (с. 3 письма № 2389 от 07.12.2015), состав услуг, предоставляемых пассажирам бизнес-класса в бизнес-зале аэропорта «Мурманск» включает в себя:

а) для вылетающего пассажира бизнес-класса:

сервисные услуги по регистрации пассажира в бизнес-зале;

организацию индивидуального досмотра;

предоставление дополнительного транспортного средства для пассажиров бизнес-класса;

персональное сопровождение и посадка в ВС;

шведский стол.

б) для прилетающего пассажира бизнес-класса:

встречу и сопровождение пассажира бизнес-класса с предоставлением дополнительного транспортного средства;

предоставление места отдыха в бизнес-зале (ожидание багажа, встречающих);

доставка и выдача багажа в бизнес-зале;

шведский стол.

Из пояснений Общества следует, что для всех клиентов бизнес-зала в 2015 году действовал тариф для вылетающего пассажира - 4000 руб. (с НДС), для прилетающего пассажира - 3500 руб. (с НДС).

Для пассажиров бизнес-класса всех авиакомпаний, при условии предоставления идентичного перечня услуг в бизнес-зале, до 01 сентября 2015 года действовал тариф 1500 руб. с НДС.

С 01 сентября 2015 года Обществом было принято решение обслуживать пассажиров бизнес-класса авиакомпаний на общих основаниях с другими клиентами, обслуживаемыми в бизнес-зале аэропорта «Мурманск».

Письмом № 161 от 29.01.2016 Общество также пояснило, что в связи со сложной экономической ситуацией скидка для пассажиров бизнес-класса всех авиакомпаний была отменена, и стал действовать тариф для вылетающего пассажира - 3 389,83 руб. (без НДС), для прилетающего пассажира - 2 966,10 руб. (без НДС). При этом состав услуг в бизнес-зале аэропорта в рассматриваемый период не изменялся.

Обществом в обоснование изложенного был представлен преискурант на услуги бизнес-зала для юридических и физических лиц, не являющихся эксплуатантами ВС от 25.12.2014 (с. 80 письма № 2389 от 07.12.2015).

По результатам анализа представленных пояснений Общества и документов установлено, что соответствующие тарифы применялись на единой основе в отношении всех авиакомпаний, изменение тарифов данной категории было вызвано отменой ранее действовавших скидок для пассажиров бизнес-класса авиакомпаний, что само по себе не может быть квалифицировано как нарушение антимонопольного законодательства.

4. Действия хозяйствующего субъекта, выразившиеся в злоупотреблении доминирующим положением на товарном рынке путем установления монополично высокой цены товара, подпадают под безусловный (императивный) запрет, предусмотренный пунктом 1 части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции».

Комиссия Мурманского УФАС России по рассмотрению дела № 05-03-16/5, учитывая совокупность имеющихся доказательств, приходит к выводу о наличии в рассматриваемых действиях Общества нарушения запрета пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции», выразившихся в злоупотреблении доминирующим положением путем установления с 01 сентября 2015 года монополично высокой цены (величины сборов, тарифов) на аэропортовые услуги, предоставляемые в аэропорту «Мурманск» в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов), а именно:

ставок сборов за обслуживание ВС:

сбор за доставку пассажиров к ВС и обратно микроавтобусом;

сбор за доставку пассажиров к ВС и обратно автобусом МАЗ;

сбор за посадку/высадку пассажиров в/из ВС;

тарифов на услуги по дополнительному техническому обслуживанию воздушных судов:

внутренняя уборка воздушных судов (в отношении Airbus A319, 320, Boeing-737-800, 900, Boeing-737-500, 300, Boeing-737-400, 700);

обеспечение стоянки воздушных судов (в отношении Airbus A319,320, Boeing-737-800,900, Boeing-737-500,300, Boeing-737-400,700),

обслуживание санузлов воздушных судов (услуга по обработке санузла в отношении Airbus A319,320, Boeing-737-500,300, Boeing-737-400,700; а также в части стоимости использования спецтранспорта МТС-элемент);

заправка питьевой водой (в части стоимости использования спецтранспорта АЦПТ-3,2-01);

слив питьевой воды (в части стоимости использования спецтранспорта АЦПТ-3,2-01);

удаление обледенения вручную (в отношении воздушных судов Airbus A319, 320);

удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости (услуга «Одноступенчатая обработка» в отношении Airbus A319, 320, Boeing-737-800,900, Boeing-737-500,300, Boeing-737-400,700; а также в части стоимости использования спецтехники);

удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости (услуга «Двухступенчатая обработка» в отношении Airbus A319, 320, Boeing-737-800,900, Boeing-737-500,300; а также в части стоимости использования спецтехники);

обеспечение электропитанием воздушных судов (в части стоимости использования спецтранспорта АПА-5Д, АПА-35-30, ДГ-элемент);

обеспечение буксировки воздушных судов (в части стоимости использования спецтранспорта БЕЛАЗ, КРАЗ);

обеспечение подогрева двигателя воздушного судна (в части стоимости использования спецтранспорта УМП-350).

Пунктом 17 статьи 4 Федерального закона «О защите конкуренции» определены признаки ограничения конкуренции - сокращение числа хозяйствующих субъектов, не входящих в одну группу лиц, на товарном рынке, рост или снижение цены товара, не связанные с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке, отказ хозяйствующих субъектов, не входящих в одну группу лиц, от самостоятельных действий на товарном рынке, определение общих условий обращения товара на товарном рынке соглашением между хозяйствующими субъектами или в соответствии с обязательными для исполнения ими указаниями иного лица либо в результате согласования хозяйствующими субъектами, не входящими в одну группу лиц, своих действий на товарном рынке, иные обстоятельства, создающие возможность для хозяйствующего субъекта или нескольких хозяйствующих субъектов в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товара на товарном рынке, а также установление органами государственной власти, органами местного самоуправления, организациями, участвующими в предоставлении государственных или муниципальных услуг, при участии в предоставлении таких услуг требований к товарам или к хозяйствующим субъектам, не предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Общественно-опасным последствием действий Общества по установлению монопольно высоких цен (величин сборов, тарифов) на отдельные аэропортовые услуги в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов) является рост цены товара, не связанный с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке. Рост указанных сборов и тарифов Общества с 01.09.2015 мог привести к ограничению конкуренции на смежных товарных рынках. Поскольку потребителями аэропортовых услуг Общества являются авиакомпании (эксплуатанты воздушных судов), необоснованный рост нерегулируемых сборов и тарифов Общества мог привести к росту цен на рынках услуг авиационных пассажирских и авиационных грузовых перевозок через аэропорт «Мурманск».

В соответствии с пунктом 4 постановления Пленума ВАС РФ от 30.06.2008 № 30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства», исходя из системного толкования положений статьи 10 Гражданского кодекса РФ и статей 3 и 10 Федерального 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 Федерального 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 ГК 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 Федерального закона «О защите конкуренции», наличие или угроза наступления соответствующих последствий предполагается и не требует доказывания антимонопольным органом.

Следовательно, вывод об ограничивающем конкуренцию характере рассматриваемых действий Общества по установлению монопольно высоких цен (величин сборов, тарифов) на отдельные аэропортовые услуги в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов), в отсутствие соответствующих изменений иных общих условий обращения товара на товарном рынке, является правомерным.

Установлено, что примененные Обществом подходы к формированию рассматриваемых нерегулируемых тарифов, утвержденных с 01.09.2015, являются направленными на существенное улучшение финансового результата предприятия без реального (документально подтвержденного) увеличения производственных расходов при одновременном формальном соблюдении установленного уровня нормативной рентабельности аэропортовых услуг в размере 20%.

Данный вывод подтверждается имеющимися сведениями об уровне фактической рентабельности Общества по видам аэропортовой деятельности (согласно письма Общества от 16.05.2016 № 821 и представленных отчетов о

финансовой деятельности предприятия по форме №67-ГА за периоды 2012-2015 гг.).

В целях сравнительного анализа в таблицах 1, 2 приведены сведения о фактической рентабельности Общества по видам деятельности «Прочая авиационная деятельность» и «Оперативное техническое обслуживание ВС», а также в таблице 3 дополнительно приведены сведения по регулируемому государством виду деятельности «Взлет-посадка» за периоды 2012-2015 гг., рассчитанные на основании отчетов по формам № 67-ГА.

Таблица 1. Сведения о фактической рентабельности Общества по виду деятельности «Прочая авиационная деятельность» за периоды 2012-2015 гг.

Период	1 квартал	1 полугодие	9 месяцев	12 месяцев
2012	-12,59	8,82	31,30	20,61
2013	16,26	34,16	47,05	36,64
2014	11,21	30,57	39,61	17,45
2015	-4,63	25,02	53,98	66,46

Таблица 2. Сведения о фактической рентабельности Общества по виду деятельности «Оперативное техническое обслуживание ВС» за периоды 2012-2015 гг.

Период	1 квартал	1 полугодие	9 месяцев	12 месяцев
2012	-9,34	0,59	9,88	4,08
2013	-11,01	1,56	8,09	6,14
2014	-6,95	5,52	11,71	-0,85
2015	0,79	16,56	19,24	13,47

Таблица 3. Сведения о фактической рентабельности Общества по виду деятельности «Взлет-посадка» за периоды 2012-2015 гг.

Период	1 квартал	1 полугодие	9 месяцев	12 месяцев
2012	-24,83	-9,97	-6,89	-10,10
2013	-26,98	-8,38	4,98	-1,69
2014	-10,30	3,98	8,17	3,25
2015	-10,14	9,36	21,90	8,60

Из приведенных в таблицах 1-3 данных следует, что по итогам 9 месяцев 2015 года уровень рентабельности прочей авиационной деятельности (помимо иного, включающей деятельность по предоставлению спецтранспорта и спецтехники) составил 54%, а по итогам 2015 года составил 66,5%, что существенно превышает нормативно установленный уровень рентабельности аэропортовой деятельности в размере 20%. Обоснование превышения нормативного уровня рентабельности Обществом не представлялось.

Данные показатели за 2015 год значительно превышают аналогичные показатели за периоды 2012-2014 гг. Так рентабельность данного вида деятельности по итогам календарного года составляла: в 2012 г. – 20,61%, в 2013 г. – 36,64%, в 2014 г. – 17,45%.

Факт отсутствия реального увеличения производственных расходов предприятия по виду деятельности «Прочая авиационная деятельность» подтверждается отчетами о финансовой деятельности по формам № 67-ГА. Так, соответствующие производственные расходы предприятия в 2014 году составили 51 161 тыс. руб., а в 2015 г. – 49 596 тыс. руб. При этом одновременно доход от данной деятельности вырос с 60 088 тыс. руб. в 2014 г. до 82 558 тыс. руб. в 2015 году.

В результате рассматриваемых действий Общества, рентабельность вида деятельности «Оперативное техническое обслуживание ВС» также характеризуется существенным ростом по итогам 2015 г. (13,47%) по сравнению с предыдущими периодами 2012-2014 гг. (4,08% в 2012 г., 6,14% в 2013 г., -0,85% в 2014 г.).

Приведенный для целей сравнения в таблице 3 уровень рентабельности Общества по регулируемому виду деятельности «Взлет-посадка» составил по итогам 2015 года только 8,6%.

Данный анализ показывает, что существенный рост сборов, тарифов на нерегулируемые услуги, в том числе стоимость предоставления спецтранспорта и спецтехники с 01.09.2015 привел к существенному росту рентабельности по видам деятельности «Прочая авиационная деятельность» и «Оперативное техническое обслуживание ВС».

На основании отчетов о финансовой деятельности предприятия по форме №67-ГА за периоды 2012-2015 гг. Управлением также были рассчитаны общие показатели фактической рентабельности аэропортовой деятельности Общества. Соответствующие данные приведены в таблице 4.

Таблица 4. Сведения о фактической рентабельности аэропортовой деятельности Общества за периоды 2012-2015 гг. (по всем видам аэропортовой деятельности поквартально, нарастающим итогом)

Период	1 квартал	6 месяцев	9 месяцев	12 месяцев
2012	-15,5%	-1,4%	6,9%	1,9%
2013	-10,3%	2,9%	10,6%	6,3%
2014	-4,1%	7,9%	11,8%	5,3%
2015	-7,6%	10,9%	22,1%	14,9%

Из приведенных данных следует, что в 2015 году рентабельность всей аэропортовой деятельности Общества составила (нарастающим итогом):

по итогам 1 квартала -7,6%;

по итогам 6 месяцев +10,9%;

по итогам 9 месяцев +22,1%;

по итогам года +14,9%.

При этом значительный рост показателя по итогам 9 месяцев и календарного года обусловлен, помимо ежегодного сезонного фактора, также и существенным повышением сборов, тарифов на рассматриваемые в рамках дела нерегулируемые услуги Общества.

Так, рентабельность деятельности Общества по итогам 9 месяцев 2015 года (22,1%) возросла практически в 2 раза по сравнению с аналогичным периодом 2013 г. (10,6%) и 2014 г. (11,8%), а по итогам 12 месяцев 2015 года возросла по отношению к 2013 г. в 2,37 раза, а по отношению к 2014 г. в 2,81 раза.

Кроме того, существенным фактом для оценки последствий действий Общества по установлению монопольно высоких цен (сборов, тарифов) явилось достижение по итогам 9 месяцев 2015 года общего уровня рентабельности аэропортовой деятельности в 22,1%, что превышает нормативно установленный уровень рентабельности в размере 20%.

Сравнительный анализ отчетности Общества по форме № 67-Г/А за периоды 2012-2015 гг. также показывает кратное увеличение общего финансового результата по итогам 2015 г. по отношению к предыдущим периодам (см. Таблицу 5): в 3,06 раза выше чем в 2013 г., в 3,51 раза выше чем в 2014 г.

Таблица 5. Финансовый результат по всем видам деятельности воздушного транспорта за период 2012-2015 гг.

Период	Финансовый результат, тыс. руб.
2012	5871
2013	23739
2014	20697
1 полугодие 2015	24695
2015	72603

На основании приведенных данных о финансовом результате по всем видам деятельности воздушного транспорта за период 2012 - 1 полугодие 2015 гг., можно сделать вывод о том, что на протяжении длительного времени Общество имело положительный финансовый результат деятельности, а значит у Общества имелись возможности последовательной реализации обновления парка спецтранспорта и спецтехники с соблюдением требований антимонопольного законодательства. Таким образом, вывод об экономически необоснованном (нерыночном) характере роста с 01.09.2015 части нерегулируемых ставок сборов и тарифов Общества находит свое дополнительное подтверждение.

Комиссией по рассмотрению дела в соответствии с требованиями статьи 48.1 Федерального закона «О защите конкуренции» было принято и направлено в адрес лиц, участвующих в деле, заключение об обстоятельствах дела.

До окончания рассмотрения дела в порядке части 5 статьи 48.1 Федерального закона «О защите конкуренции» в адрес комиссии поступили письменные возражения ОАО «Аэропорт Мурманск» (письмо от 15.08.2016 № 1426) и пояснения ПАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» от 15.08.2016 № 902-1821. Кроме того, ЗАО «Нордавиа – Региональные авиалинии» письмом от 05.08.2016 № 4833 уведомило об отсутствии дополнительных пояснений, доказательств либо доводов относительно обстоятельств, изложенных в заключении об обстоятельствах дела № 05-03-16/5.

Из письменных возражений ОАО «Аэропорт Мурманск» следует, что Общество не согласно с выводом Управления об отсутствии сопоставимых, в понимании статьи 6 Федерального закона «О защите конкуренции», товарных рынков. Общество полагает, что имеются сопоставимые товарные рынки в границах аэропортов Норильск, Магадан, Петропавловск-Камчатский, Южно-Сахалинска, Якутска, Омска, аналогичных аэропорту «Мурманск» по показателю пассажиропотока. Кроме того, Общество полагает, что рассматриваемые тарифы являются экономически

оправданными и не превышают сумму необходимых для производства и реализации таких услуг расходов и прибыли. Общество также считает обоснованным и необходимым включение в рассматриваемые тарифы восстановительной стоимости, а примененный метод расчета нормативной трудоемкости отдельных услуг по группам воздушных судов, исходя из среднеарифметических значений трудоемкости, правильным. Общество просит производство по делу прекратить в связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства в действиях ОАО «Аэропорт Мурманск».

Комиссия Мурманского УФАС России, рассмотрев приведенные Обществом доводы, не нашла оснований для пересмотра ранее сделанных выводов по существу дела и прекращения производства по делу, поскольку аналогичные доводы заявлялись Обществом при рассмотрении заявления и дела о нарушении антимонопольного законодательства и были учтены при квалификации действий Общества.

В целях обеспечения конкуренции, на основании подпункта «б» пункта 2 части 1 статьи 23 Федерального закона «О защите конкуренции», комиссия пришла к выводу о необходимости выдачи Обществу предписания о прекращении установленного нарушения антимонопольного законодательства и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

Решением Мурманского УФАС России по делу № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства от 17.10.2016 в действиях ПАО «Аэропорт Мурманск» (ИНН 5105040715, ОГРН 1025100586510; адрес (место нахождения) юридического лица: 184355, Россия, Мурманская обл., п.г.т. Мурманши, Аэропорт; дата присвоения ОГРН: 23.08.2002) установлено нарушение пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившееся в злоупотреблении доминирующим положением путем установления с 01 сентября 2015 года монопольно высокой цены (величины сборов, тарифов) на аэропортовые услуги, предоставляемые в аэропорту «Мурманск» в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов), а именно:

ставки сборов за обслуживание ВС:

сбор за доставку пассажиров к ВС и обратно микроавтобусом;

сбор за доставку пассажиров к ВС и обратно автобусом МАЗ;

сбор за посадку/высадку пассажиров в/из ВС;

тарифы на услуги по дополнительному техническому обслуживанию воздушных судов:

внутренняя уборка воздушных судов (в отношении Airbus A319, 320, Boeing-737-800, 900, Boeing-737-500, 300, Boeing-737-400, 700);

обеспечение стоянки воздушных судов (в отношении Airbus A319,320, Boeing-737-800,900, Boeing-737-500,300, Boeing-737-400,700),

обслуживание санузлов воздушных судов (услуга по обработке санузла в отношении Airbus A319,320, Boeing-737-500,300, Boeing-737-400,700; а также в части стоимости использования спецтранспорта МТС-элемент);

заправка питьевой водой (в части стоимости использования спецтранспорта АЦПТ-3,2-01);

слив питьевой воды (в части стоимости использования спецтранспорта АЦПТ-3,2-01);

удаление обледенения вручную (в отношении воздушных судов Airbus A319, 320);

удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости (услуга «Одноступенчатая обработка» в отношении Airbus A319, 320, Boeing-737-800,900, Boeing-737-500,300, Boeing-737-400,700; а также в части стоимости использования спецтехники);

удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости (услуга «Двухступенчатая обработка» в отношении Airbus A319, 320, Boeing-737-800,900, Boeing-737-500,300; а также в части стоимости использования спецтехники);

обеспечение электропитанием воздушных судов (в части стоимости использования спецтранспорта АПА-5Д, АПА-35-30, ДГ-элемент);

обеспечение буксировки воздушных судов (в части стоимости использования спецтранспорта БЕЛАЗ, КРАЗ);

обеспечение подогрева двигателя воздушного судна (в части стоимости использования спецтранспорта УМП-350).

Постановлением Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 21.08.2017 по делу № А42-8319/2016 Обществу отказано в удовлетворении заявления об обжаловании решения Мурманского УФАС России по делу № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства от 17.10.2016.

Указанным постановлением апелляционной инстанции подтвержден факт нарушения Обществом пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции», выразившийся в злоупотреблении доминирующим положением путем установления с 01 сентября 2015 года монопольно высокой цены (величины сборов, тарифов) на следующие аэропортовые услуги, предоставляемые в аэропорту «Мурманск» в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов) (за исключением услуг, указанных в пункте 3.2 решения по делу № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства от 17.10.2016):

доставка пассажиров к ВС и обратно микроавтобусом;

доставка пассажиров к ВС и обратно автобусом МА3;

посадка/высадка пассажиров в/из ВС;

обслуживание санузлов воздушных судов (в части стоимости использования спецтранспорта МТС-элемент);

заправка питьевой водой (в части стоимости использования спецтранспорта АЦПТ-3,2-01);

слив питьевой воды (в части стоимости использования спецтранспорта АЦПТ-3,2-01);

удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости - услуга «Одноступенчатая обработка» (в части стоимости использования спецтехники);

удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости - услуга «Двухступенчатая обработка» (в части стоимости использования спецтехники);

обеспечение электропитанием воздушных судов (в части стоимости использования спецтранспорта АПА-5Д, АПА-35-30, ДГ-элемент);

обеспечение буксировки воздушных судов (в части стоимости использования спецтранспорта БЕЛАЗ, КРАЗ);

обеспечение подогрева двигателя воздушного судна (в части стоимости использования спецтранспорта УМП-350).

Обществу было выдано предписание от 17.10.2016 о прекращении злоупотребления доминирующим положением на товарном рынке и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции, сроком исполнения до 30 ноября 2016 года.

ПАО «Аэропорт Мурманск» обратилось в Управление с ходатайством от 29.08.2017 № 1553 о продлении срока исполнения предписания от 17.10.2016.

Определением от 30.08.2017 ходатайство удовлетворено, срок исполнения предписания от 17.10.2016 продлен до 09.10.2017.

На составление протокола письмом от 04.10.2017 № 1782 (с приложениями на 122 листах) представлены сведения об исполнении предписания. Представленные документы приобщены к материалам дела.

Время совершения административного правонарушения составляет период времени длившийся с 30.10.2015 (дата назначения должностного лица в качестве единоличного исполнительного органа Общества - генерального директора) по 03.10.2017 (последний день до дня предоставления в антимонопольный орган документов, декларирующих исполнение Обществом предписания от 17.10.2016 до вынесения постановления по делу об административном правонарушении).

Объективная сторона вменяемого административного правонарушения заключается в несоблюдении публичного порядка в области предпринимательской деятельности, а именно несоблюдение запрета на осуществление монополистической деятельности хозяйствующими субъектами, занимающими доминирующее положение на товарном рынке.

Решением по делу № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства от 17.10.2016 установлено, что общественно-опасными последствиями действий Общества по установлению монополично высоких цен (величин сборов, тарифов) на указанные аэропортовые услуги в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов) явился рост цены товара, не связанный с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке. Рост указанных сборов и тарифов Общества с 01.09.2015 мог привести к ограничению конкуренции на смежных товарных рынках. Поскольку потребителями аэропортовых услуг Общества являются авиакомпании (эксплуатанты воздушных судов), необоснованный рост нерегулируемых сборов и тарифов Общества мог привести к росту цен на рынках услуг авиационных пассажирских и авиационных грузовых перевозок через аэропорт «Мурманск».

В соответствии с пунктом 4 постановления Пленума ВАС РФ от 30.06.2008 № 30 в отношении действий (бездействия), прямо поименованных в части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции», наличие или угроза наступления соответствующих последствий предполагается и не требует доказывания антимонопольным органом.

Решением по делу № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства от 17.10.2016 сделан вывод об ограничивающем конкуренцию характере рассматриваемых действий Общества по установлению монополично высоких цен (величин сборов, тарифов) на отдельные аэропортовые услуги в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов), в отсутствие соответствующих изменений иных общих условий обращения товара на товарном рынке.

При этом в соответствии с Уставом Общества (в редакции, утвержденной протоколом № 15 от 22.06.2009) к компетенции единоличного исполнительного органа - генерального директора относятся все вопросы руководства текущей деятельностью Общества за исключением вопросов, отнесенных к компетенции Общего собрания акционеров или Совета директоров Общества.

Объектом административного правонарушения являются общественные правоотношения области предпринимательской деятельности.

Место совершения административного правонарушения: пос. Мурмаши, Кольский район, Мурманская область, Российская Федерация.

Субъектом административного правонарушения является должностное лицо - генеральный директор ПАО «Аэропорт Мурманск» <...>.

Единоличный исполнительный орган ОАО «Аэропорт Мурманск» - генеральный директор образован согласно протоколу результатов голосования № 98 заочного заседания Совета директоров ОАО «Аэропорт Мурманск». На должность генерального директора ОАО «Аэропорт Мурманск» с 30 октября 2015 (включительно) назначен <...>.

Субъективная сторона административного правонарушения

В соответствии со статьей 2.1 КоАП РФ административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Назначение административного наказания юридическому лицу не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение виновное физическое лицо, равно как и привлечение к административной или уголовной ответственности физического лица не освобождает от административной ответственности за данное правонарушение юридическое лицо.

В соответствии с Уставом Общества (в редакции, утвержденной решением Общего годового собрания акционеров, протокол № 15 от 22.06.2009) к компетенции единоличного исполнительного органа - генерального директора относились все вопросы руководства текущей деятельностью Общества за исключением вопросов, отнесенных к компетенции Общего собрания акционеров или Совета директоров Общества (пункт 11.2).

Действующей редакцией Устава Общества (утверждена решением Общего собрания акционеров, протокол № 26 от 30.03.2017) определено, что руководство текущей деятельностью Общества возложено на единоличный исполнительный орган Общества (пункт 9.1). При этом генеральный директор обязан в своей деятельности соблюдать требования действующего законодательства, руководствоваться положениями Устава Общества (пункт 9.4). К компетенции единоличного исполнительного органа - генерального директора относятся все вопросы руководства текущей деятельностью Общества за исключением вопросов, отнесенных к компетенции Общего собрания акционеров или Совета директоров Общества (пункт 9.7)

В период с 30.10.2015 по 03.10.2017 <...> являлся генеральным директором Общества в соответствии с Уставом Общества и протоколом результатов голосования № 98 заочного заседания Совета директоров ОАО «Аэропорт Мурманск» и исполнял функции единоличного исполнительного органа ОАО «Аэропорт Мурманск».

Должностным лицом в указанный период не были предприняты надлежащие меры по прекращению нарушения антимонопольного законодательства, установленного решением по делу № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства от 17.10.2016.

В рассматриваемых обстоятельствах у должностного лица имелась объективная возможность для соблюдения требований законодательства Российской Федерации.

Действия должностного лица - генерального директора ПАО «Аэропорт Мурманск» <...> на основании решения по делу № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства от 17.10.2016 подлежат квалификации, как нарушающие часть 2 статьи 14.31 КоАП РФ.

В соответствии с частью 2 статьи 14.31 КоАП РФ (в редакции, действовавшей по состоянию на 01.09.2015) совершение занимающим доминирующее положение на товарном рынке хозяйствующим субъектом действий, признаваемых злоупотреблением доминирующим положением и недопустимых в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации, если результатом таких действий является или может являться недопущение, ограничение или устранение конкуренции, за исключением случаев, предусмотренных статьей 14.31.1 настоящего Кодекса, либо совершение субъектом естественной монополии действий, признаваемых злоупотреблением доминирующим положением и недопустимых в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации,

влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей либо дисквалификацию на срок до трех лет.

Согласно части 1 статьи 1.7 КоАП РФ, лицо, совершившее административное правонарушение, подлежит ответственности на основании закона, действовавшего во время совершения административного правонарушения.

Закон, смягчающий или отменяющий административную ответственность за административное правонарушение либо иным образом улучшающий положение лица, совершившего административное правонарушение, имеет обратную силу, то есть распространяется и на лицо, которое совершило административное правонарушение до вступления такого закона в силу и в отношении которого постановление о назначении административного наказания не исполнено. Закон, устанавливающий или отягчающий административную ответственность за административное правонарушение либо иным образом ухудшающий положение лица, обратной силы не имеет (часть 2 статьи 1.7 КоАП РФ).

Поскольку действующая редакция части 2 статьи 14.31 КоАП РФ не смягчает и не отменяет административную ответственность за административное правонарушение, а также иным образом не улучшает положение лица,

совершившего административное правонарушение, при квалификации действий должностного лица применению подлежит норма части 2 статьи 14.31 КоАП РФ в редакции, действовавшей по состоянию на дату начала совершения административного правонарушения - 30.10.2015.

Таким образом, в действиях должностного лица - генерального директора ПАО «Аэропорт Мурманск» <...> усматриваются признаки административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 14.31 КоАП РФ, выразившегося в ненадлежащем осуществлении функции единоличного исполнительного органа Общества в период с 30.10.2015 по 03.10.2017, следствием чего явилось длившееся в указанный период нарушение Обществом пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции», путем применения в отношении потребителей монополично высокой цены (величины сборов, тарифов) на следующие аэропортовые услуги, предоставляемые в аэропорту «Мурманск» в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов):

доставка пассажиров к ВС и обратно микроавтобусом;

доставка пассажиров к ВС и обратно автобусом МАЗ;

посадка/высадка пассажиров в/из ВС;

обслуживание санузлов воздушных судов (в части стоимости использования спецтранспорта МТС-элемент);

заправка питьевой водой (в части стоимости использования спецтранспорта АЦПТ-3,2-01);

слив питьевой воды (в части стоимости использования спецтранспорта АЦПТ-3,2-01);

удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости - услуга «Одноступенчатая обработка» (в части стоимости использования спецтехники);

удаление обледенения с использованием антиобледенительной жидкости - услуга «Двухступенчатая обработка» (в части стоимости использования спецтехники);

обеспечение электропитанием воздушных судов (в части стоимости использования спецтранспорта АПА-5Д, АПА-35-30, ДГ-элемент);

обеспечение буксировки воздушных судов (в части стоимости использования спецтранспорта БЕЛАЗ, КРАЗ);

обеспечение подогрева двигателя воздушного судна (в части стоимости использования спецтранспорта УМП-350).

О времени и месте рассмотрения дела № 05-04-17/20 об административном правонарушении должностное лицо уведомлено определением о назначении времени и места рассмотрения дела от 04.10.2017 № 05-04-17/20-3458.

Протокол об административном правонарушении и определение о назначении времени и места рассмотрения дела направлены с сопроводительным письмом (входящий № 1510 от 05.10.2017) по месту осуществления трудовой деятельности в ПАО «Аэропорт Мурманск» по адресу: Аэропорт, пос. Мурмаши, Кольский район, Мурманская область, 184355.

Таким образом, лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, является надлежащим образом уведомленным о дате, времени и месте рассмотрения дела.

На рассмотрение дела об административном правонарушении <...> не явился, в связи с чем дело об административном правонарушении рассмотрено в его отсутствие на основании части 2 статьи 25.1 КоАП РФ.

На рассмотрении дела об административном правонарушении присутствовали представители должностного лица - генерального директора <...>:

а) <...>, начальник юридического отдела ПАО «Аэропорт Мурманск», представлены:

- <...>

- <...>;

б) <...>, начальник экономического отдела ПАО «Аэропорт Мурманск», представлены:

- <...>;

- <...>;

На рассмотрение дела представителем должностного лица были представлены возражения письмом от 10.10.2017 № 1832. Представленные документы приобщены к материалам дела.

Указанные возражения содержали ходатайство об отложении рассмотрения дела об административном правонарушении в связи с отсутствием указанного должностного лица в г. Мурманске и направлением его в служебную командировку в г. Санкт-Петербург в период с 09.10.2017 по 10.10.2017. В подтверждение командирования <...> к ходатайству приложена копия приказа ПАО «Аэропорт Мурманск» о направлении работника в командировку от 06.10.2017 № 298.

Указанное ходатайство было рассмотрено и удовлетворено, о чем было издано определение об удовлетворении

ходатайства от 10.10.2017 № 05-04-17/20-3549, которым рассмотрение дела было отложено на 13.10.2017. Лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, уведомлено об отложении рассмотрения дела по месту осуществления трудовой деятельности в ПАО «Аэропорт Мурманск» по адресу: Аэропорт, пос. Мурмаши, Кольский район, Мурманская область, 184355.

В обоснование позиции <...> в возражениях приведены следующие основные доводы:

- Монопольно высокие цены на спорные аэропортовые услуги были введены до назначения <...> на должность генерального директора.

- Общество при установлении тарифов на спорные аэропортовые услуги действовало правомерно и обоснованно, не допустило нарушения антимонопольного законодательства, установленного решением Мурманского УФАС России от 17.10.2016 по делу № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства.

В связи с чем, лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, несогласно с вменяемым правонарушением, просит не привлекать к административной ответственности, производство по делу прекратить.

Вместе с тем, поводом к возбуждению дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьями 14.9, 14.31, 14.32, 14.33, 14.40 КоАП РФ, является принятие комиссией антимонопольного органа решения, которым установлен факт нарушения антимонопольного законодательства Российской Федерации (часть 1.2 статьи 28.1 КоАП РФ).

После возобновления рассмотрения дела представителем должностного лица дополнительно представлены пояснения письмом от 13.10.2017 № 1851 относительно расчета экономически обоснованного тарифа за посадку или высадку пассажиров с 01.09.2015. Представленные документы приобщены к материалам дела.

Согласно части 1 статьи 3.1 КоАП РФ, административное наказание является установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения и применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами.

Административное наказание за совершение административного правонарушения назначается в пределах, установленных законом, предусматривающим ответственность за данное административное правонарушение, в соответствии с настоящим Кодексом (часть 1 статьи 4.1 КоАП РФ).

В силу части 3 статьи 4.1 КоАП РФ, при назначении административного наказания юридическому лицу учитываются характер совершенного им административного правонарушения, имущественное и финансовое положение юридического лица, обстоятельства, смягчающие административную ответственность, и обстоятельства, отягчающие административную ответственность.

Обстоятельства, смягчающие административную ответственность

Согласно примечанию 2 статьи 14.31 КоАП РФ, при назначении административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного настоящей статьей либо статьей 14.31.1, 14.31.2 или 14.33 настоящего Кодекса, в отношении юридического лица учитываются обстоятельства, смягчающие административную ответственность, предусмотренные пунктами 2 - 7 части 1 статьи 4.2 настоящего Кодекса.

При рассмотрении дела установлено одно обстоятельство, смягчающее административную ответственность, предусмотренное частью 1 статьи 4.2 КоАП РФ - предоставление документов, декларирующих исполнение до вынесения постановления по делу об административном правонарушении предписания об устранении допущенного нарушения. При этом контроль за исполнением выданного предписания осуществляется антимонопольным органом в соответствии со статьей 51 Федерального закона «О защите конкуренции» в рамках дела № 05-03-16/5 о нарушении антимонопольного законодательства.

Обстоятельства, отягчающие административную ответственность

Согласно примечанию 3 к статье 14.31 КоАП РФ (в редакции, действовавшей на дату начала административного правонарушения - 01.09.2015), при назначении административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного настоящей статьей либо статьей 14.31.1, 14.31.2 или 14.33 настоящего Кодекса, в отношении юридического лица учитываются обстоятельства, отягчающие административную ответственность, предусмотренные пунктами 1 и 2 части 1 статьи 4.3 настоящего Кодекса, а также следующие обстоятельства, отягчающие административную ответственность:

- 1) совершение деяния административного правонарушения, продолжительность которого превышает один год;
- 2) причинение в результате совершения административного правонарушения ущерба гражданам, организациям или государству в размере более одного миллиона рублей либо извлечение в результате совершения административного правонарушения дохода в размере более пяти миллионов рублей;
- 3) совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 7 статьи 19.8 настоящего Кодекса, если за это административное правонарушение лицо уже подверглось административному наказанию, по которому не истек срок, предусмотренный статьей 4.6 настоящего Кодекса. Данное обстоятельство может быть применено только к тому административному правонарушению, в рамках дела о котором были истребованы сведения (информация), необходимые для расчета размера административного штрафа.

При рассмотрении дела установлено одно обстоятельство, отягчающее административную ответственность: совершение деяния административного правонарушения, продолжительность которого превышает один год

(подпункт 1 примечания 3 статьи 14.31 КоАП РФ), поскольку период совершения административного правонарушения составляет более одного года - с 30.10.2015 (дата назначения должностного лица в качестве единоличного исполнительного органа Общества - генерального директора) по 03.10.2017 (последний день до дня предоставления в антимонопольный орган документов, декларирующих исполнение Обществом предписания от 17.10.2016 до вынесения постановления по делу об административном правонарушении).

Наличие обстоятельств, исключающих производство по делу об административном правонарушении, должностным лицом не установлено.

В силу статьи 2.9 КоАП РФ, при малозначительности совершенного административного правонарушения судья, орган, должностное лицо, уполномоченные решить дело об административном правонарушении, могут освободить лицо, совершившее административное правонарушение, от административной ответственности и ограничиться устным замечанием.

Пунктом 21 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» определено, что малозначительным административным правонарушением является действие или бездействие, хотя формально и содержащее признаки состава административного правонарушения, но с учетом характера совершенного правонарушения и роли правонарушителя, размера вреда и тяжести наступивших последствий не представляющее существенного нарушения охраняемых общественных правоотношений.

При этом необходимо иметь в виду, что с учетом признаков объективной стороны некоторых административных правонарушений, они ни при каких обстоятельствах не могут быть признаны малозначительными, поскольку существенно нарушают охраняемые общественные отношения.

Согласно пункту 18 Постановления Пленума ВАС РФ от 02.06.2004 № 10 «О некоторых вопросах, возникших в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях», при квалификации правонарушения в качестве малозначительного необходимо исходить из оценки конкретных обстоятельств его совершения.

Малозначительность правонарушения имеет место при отсутствии существенной угрозы охраняемым общественным отношениям. Такие обстоятельства, как, например, личность и имущественное положение привлекаемого к ответственности лица, добровольное устранение последствий правонарушения, возмещение причиненного ущерба, не являются обстоятельствами, свидетельствующими о малозначительности правонарушения. Данные обстоятельства в силу частей 2 и 3 статьи 4.1 КоАП РФ учитываются при назначении административного наказания.

При этом, как следует из пункта 18.1 Пленума ВАС РФ от 02.06.2004 № 10, квалификация правонарушения как малозначительного может иметь место только в исключительных случаях и производится с учетом положений пункта 18 настоящего Постановления применительно к обстоятельствам конкретного совершенного лицом деяния.

Изучив обстоятельства дела в их совокупности, существо и характер совершенного правонарушения, правовых оснований для квалификации рассматриваемых действий должностного лица в качестве малозначительных не имеется.

Срок давности привлечения к административной ответственности, установленный частью 1 статьи 4.5 КоАП за нарушение антимонопольного законодательства, на момент вынесения настоящего постановления не истек.

Согласно части 1 статьи 16 Арбитражного процессуального кодекса РФ, вступившие в законную силу судебные акты арбитражного суда являются обязательными для органов государственной власти, органов местного самоуправления, иных органов, организаций, должностных лиц и граждан и подлежат исполнению на всей территории Российской Федерации.

Следовательно, установленные обстоятельства и выводы, изложенные в постановлении Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 21.08.2017 по делу № А42-8319/2016 (вступило в законную силу) имеют обязательный характер для рассмотрения настоящего дела.

На основании вышеизложенного, рассмотрев материалы дела об административном правонарушении, учитывая характер совершённого правонарушения, наличие установленных одного смягчающего и одного отягчающего обстоятельств совершения административного правонарушения, руководствуясь статьями 4.1, 4.2, 23.48, 29.9, 29.10 КоАП РФ,

#### ПОСТАНОВИЛ:

1. Признать должностное лицо - генерального директора публичного акционерного общества «Аэропорт Мурманск» <...> виновным в совершении административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 2 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в редакции, действующей на дату начала совершения административного правонарушения 30.10.2015, по факту нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

2. За совершение административного правонарушения, ответственность за совершение которого предусмотрена частью 2 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, наложить на должностное лицо - генерального директора публичного акционерного общества «Аэропорт Мурманск» <...> административный штраф в размере 20 000,00 (двадцать тысяч) рублей.

Сумму штрафа надлежит уплатить в соответствующий бюджет.

Реквизиты для уплаты штрафа:

Получатель УФК по Мурманской области (Мурманское УФАС России)

ИНН/КПП 5191501854/519001001. Расчетный счет 40101810000000010005 в ГРКЦ ГУ Банка России по Мурманской обл. г. Мурманск. БИК 044705001. Код ОКТМО 47701000. Код платежа 161 1 16 02010 01 6000 140 «Денежные взыскания (штрафы) за нарушение антимонопольного законодательства».

Копию документа, подтверждающего уплату административного штрафа, следует направить по факсу: (8152) 68-50-43.

В соответствии с частью 1 статьи 32.2 КоАП РФ штраф должен быть уплачен не позднее 60 дней со дня вступления постановления о наложении штрафа в законную силу либо со дня истечения срока отсрочки или срока рассрочки, предусмотренных статьей 31.5 КоАП РФ.

Согласно части 1 статьи 20.25 КоАП РФ неуплата административного штрафа в срок влечет наложение административного штрафа, в двукратном размере суммы неуплаченного административного штрафа.

В соответствии с частью 3 статьи 30.1 и частью 1 статьи 30.3 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении, совершённом юридическим лицом обжалуется в арбитражный суд в соответствии с арбитражным процессуальным законодательством в течение 10 суток со дня вручения или получения копии постановления.

Согласно части 1 статьи 31.1 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении вступает в законную силу после истечения срока, установленного для обжалования постановления по делу об административном правонарушении, если указанное постановление не было обжаловано или опротестовано.

Заместитель руководителя И.Н. Попова

(1) Исследование тарифов, установленных по типам ВС осуществлялось для ВС, включенных в расписание полетов «зима 2015-2016»: Boeing 737-500, 800, Airbus A319, A320, АН-24, CRJ-200, а также дополнительно для типов ВС: Ту-134, 154, Boeing 737-400, RRJ-95 (SSJ-100).

(2) Сведения опубликованы на официальном сайте ФАВТ: <http://www.favt.ru/deyatelnost-ajeroporty-i-ajerodromy-osnovnie-proizvodstvennie-pokazateli-aeroportov-obyom-perevoz/>