

АО «Челябинское авиапредприятие»

454133, г. Челябинск, п. Аэропорт,  
здание летного отряда

**РЕШЕНИЕ**  
**ПО ДЕЛУ № 074/01/10-1642/2020**  
**О НАРУШЕНИИ АНТИМОНОПОЛЬНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**

20 апреля 2021 года

г. Челябинск, пр. Ленина, 59

Резолютивная часть решения оглашена 20 апреля 2021 года  
В полном объеме решение изготовлено 11 мая 2021 года

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Челябинской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее – Комиссия) в составе:

Председатель Комиссии: - <...> – заместитель руководителя Челябинского УФАС России;

Члены Комиссии: - <...> – начальник отдела анализа товарных и финансовых рынков Челябинского УФАС России,  
- <...> – главный специалист-эксперт отдела анализа товарных и финансовых рынков Челябинского УФАС России,  
- <...> – ведущий специалист-эксперт отдела анализа товарных и финансовых рынков Челябинского УФАС России,

рассмотрев материалы дела № 074/01/10-1642/2020 по признакам нарушения АО «Челябинское авиапредприятие» (ИНН 7450003519; ОГРН 1027402816671) пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции),

руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1, 2 и 4 статьи 41, статьей 49, статьей 50 Закона о защите конкуренции Комиссия,

#### УСТАНОВИЛА:

Челябинским УФАС России по результатам рассмотрения обращения Челябинской транспортной прокуратуры (от 02.03.2020 № 1-19-2020) о проверке обоснованности установленного АО «Челябинское авиапредприятие» тарифа за использование телескопического трапа на предмет нарушения антимонопольного законодательства выявлено следующее.

Согласно прејскурантам «Ставки аэропортовых сборов и тарифы за наземное обслуживание воздушных судов РФ в аэропорту Челябинск (Баландино)», утвержденным приказами АО «Челябинское авиапредприятие» от 13.11.2019 № 535, от 19.12.2019 № 636, тариф за посадку или высадку пассажиров за 1 час использования одного телескопического трапа составляет 23 000 руб.

Указанную услугу АО «Челябинское авиапредприятие» предоставляет с 27.11.2019.

По результатам проведенного анализа ценовой политики аэропортов Челябинским УФАС России установлено, что тариф за использование телескопического трапа у АО «Челябинское авиапредприятие» является самым высоким из выявленных по сравнению с тарифами в других аэропортах Российской Федерации (Таблица 1).

Таблица 1

*Тарифы за использование телескопического трапа для российских эксплуатантов в аэропортах Российской Федерации, руб./час без НДС*

№ п/п	Наименование города/организации/аэропорта	с 27.11.2019	с 01.01.2020
1.	г. Челябинск (АО «Челябинское авиапредприятие»)	23 000	23 000
2.	г. Казань (АО «Международный аэропорт «Казань»)	8 600	9 100
3.	г. Нижний Новгород (АО «Международный аэропорт Нижний Новгород»)	12 800	13 310
4.	г. Калининград (АО «Аэропорт «Храброво»)	11 610	11 610
5.	г. Самара (АО «Международный аэропорт «Курумоч»)	12 400	12 896
6.	г. Санкт-Петербург (аэропорт «Пулково») (ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»)	3 300	3 948 <sup>1</sup>
7.	г. Екатеринбург (ПАО «Аэропорт Кольцово»)	9 900	10 296
8.	г. Уфа (АО «Международный аэропорт «Уфа»)	11 809	11 809
9.	г. Тюмень (АО «Аэропорт Рощино»)	14 330	15 765
10.	г. Сочи (АО «Международный аэропорт «Сочи»)	6 100	6 650
11.	г. Владивосток (АО «Международный аэропорт «Владивосток»)	8 890	9 157 <sup>2</sup>

12.	г. Симферополь (ООО «Международный аэропорт Симферополь»)	5 800	5 800
13.	г. Саратов (АО «СарАэро-Инвест»)	16 700	16 700
14.	г. Архангельск (АО «Аэропорт Архангельск»)	5 700	5 700
15.	г. Москва (АО «Международный аэропорт «Внуково»)	2 960	3 100
16.	г. Москва (АО «Международный аэропорт «Шереметьево»)	2 090	2 153
17.	г. Красноярск (ООО «Аэропорт «Емельяново»)	16 500	16 500
18.	г. Новосибирск (АО «Аэропорт Толмачево»)	12 420	13 662 <sup>3</sup>
19.	г. Ростов-на-дону (аэропорт «Платов») (АО «Ростоваэроинвест»)	12 800	13 312
20.	г. Сургут (АО «Аэропорт Сургут»)	2 650	2 650

<sup>1</sup> – с 11.02.2020; <sup>2</sup> – с 15.01.2020; <sup>3</sup> – с 03.01.2020.

В ходе изучения представленных АО «Челябинское авиапредприятие» документов Челябинским УФАС России выявлено, что основными расходами в структуре себестоимости тарифа за использование телескопического трапа являются расходы на амортизацию оборудования (73,6% от полной себестоимости).

Так, согласно калькуляции услуги по предоставлению телескопического трапа, представленной АО «Челябинское авиапредприятие» письмом от 20.04.2020 № 15.6-821, расходы на амортизацию имущества составляют 47 693 833 руб. (без НДС) в год.

Для осуществления деятельности по предоставлению телескопического трапа АО «Челябинское авиапредприятие» закупило 4 телескопических трапа SIMC-Tianda общей стоимостью 242 443 651,10 руб., что подтверждается инвентарными карточками учета объекта основных средств (от 01.12.2019 № ОС000000000242, от 18.06.2020 № ОС000000000243, от 18.06.2020 № ОС000000000244, от 18.06.2020 № ОС000000000245), представленными АО «Челябинское авиапредприятие» письмом от 19.06.2020 № 15.6-1149. Стоимость одного телескопического трапа составляет 60 610 912,77 руб.

Производителем указанных телескопических трапов является компания Shenzhen SIMC-TianDa Airport Support Ltd (страна-производитель Китайская народная республика).

На основании пункта 1 статьи 258 НК РФ амортизируемое имущество распределяется по амортизационным группам в соответствии со сроками его полезного использования. Сроком полезного использования признается период, в течение которого объект основных средств или объект нематериальных активов служит для выполнения целей деятельности налогоплательщика. Срок полезного использования определяется налогоплательщиком самостоятельно на дату ввода в эксплуатацию данного объекта амортизируемого имущества в соответствии с положениями статьи 258 НК РФ и с учетом классификации основных средств, утверждаемой Правительством Российской Федерации.

Классификация основных средств, включаемых в амортизационные группы, утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 01.01.2002 № 1 (далее – Классификация).

Такое средство посадки и высадки пассажиров как телескопический трап в Классификации не поименовано.

Согласно сертификатам соответствия на пассажирские телескопические трапы СИМС-Tianda продукции присвоен следующий код классификатора: код ОКПД-2 – 28.99.39.190 «Оборудование специального назначения прочее, не включенное в другие группировки» (Общероссийский классификатор продукции по видам экономической деятельности) (ОК 034-2014 (КПЕС 2008), утв. Приказом Росстандарта от 31.01.2014 № 14-ст).

В связи с чем, телескопические трапы согласно Общероссийскому классификатор основных фондов (ОК 013-2014 (СНС 2008), принятому и введенному в действие Приказом Росстандарта от 12.12.2014 № 2018-ст, могут быть отнесены к коду ОКОФ – 330.28.99.39.190 «Оборудование специального назначения прочее, не включенное в другие группировки».

Вместе с тем, код ОКОФ 330.28.99.39.190 «Оборудование специального назначения прочее, не включенное в другие группировки» в Классификации отсутствует.

Согласно письму Минфина России от 27.12.2016 № 02-07-08/78243 группировку объектов основных средств, принимаемых к бухгалтерскому (бюджетному) учету с 1 января 2017 года, следует осуществлять в соответствии с группировкой, предусмотренной Общероссийским классификатором основных фондов ОКОФ ОК 013-2014 (СНС) и сроками полезного использования, определенными положениями постановления Правительства Российской Федерации от 01.01.2002 № 1 «О классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы» (в ред. постановления Правительства Российской Федерации от 07.07.2016 № 640).

В целях перехода от применения старого ОКОФ ОК 013-94 в 2016 году к новому ОК 013-2014 (СНС 2008) в 2017 году приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 21.04.2016 № 458 разработаны прямые и обратные ключи между редакциями ОК 013-94 и ОК 013-2014 (СНС 2008) Общероссийского классификатора основных фондов.

В соответствии с Общероссийским классификатором основных фондов (ОК 013-94), утвержденным Постановлением Госстандарта РФ от 26.12.1994 № 359, телескопические трапы могут быть отнесены к коду ОКОФ – 14 3533455 «Средства подъемно – транспортные аэродромные (трапы самоходные, подъемники грузовые и прочие)».

Согласно прямому переходному ключу от ОКОФ ОК 013-94 к ОКОФ ОК 013-2014 (СНС 2008) телескопические трапы могут быть отнесены к коду ОКОФ – 330.27.90.70.000 «Устройства электрической сигнализации, электрооборудование для обеспечения безопасности или управления движением на железных дорогах, трамвайных путях, автомобильных дорогах, внутренних водных путях, площадках для парковки, в портовых сооружениях или на аэродромах».

Основные средства по коду ОКОФ – 330.27.90.70.000 согласно Классификации относятся к четвертой, шестой и седьмой амортизационным группам (Таблица 2).

Классификация основных средств,  
включаемых в амортизационные группы

Код ОКОФ	Наименование	Примечание	Амортизационная группа	Срок полезного использования
330.27.90.70.000	Устройства электрической сигнализации, электрооборудование для обеспечения безопасности или управления движением на железных дорогах, трамвайных путях, автомобильных дорогах, внутренних водных путях, площадках для парковки, в портовых сооружениях или на аэродромах	кроме основных средств, включенных в другие группы	IV	свыше 5 лет до 7 лет включительно
		машины заправочные аэродромные	VI	свыше 10 лет до 15 лет включительно
		аппаратура, механизмы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики	VII	свыше 15 лет до 20 лет включительно

Согласно инвентарным карточкам учета объекта основных средств (от 01.12.2019 № ОС000000000242, от 18.06.2020 № ОС000000000243, от 18.06.2020 № ОС000000000244, от 18.06.2020 № ОС000000000245), представленным АО «Челябинское авиапредприятие» письмом от 19.06.2020 № 15.6-1149, телескопическим трапам СИМС-Tianda присвоен код по ОКОФ (Общероссийский классификатор основных фондов) – 330.27.90.70.000 «Устройства электрической сигнализации, электрооборудование для обеспечения безопасности или управления движением на железных дорогах, трамвайных путях, автомобильных дорогах, внутренних водных путях, площадках для парковки, в портовых сооружениях или на аэродромах».

Согласно информации, представленной АО «Челябинское авиапредприятие» письмом от 19.06.2020 № 15.6-1149, указанные телескопические трапы относятся к четвертой амортизационной группе со сроком полезного использования имущества свыше 5 лет до 7 лет включительно.

Приказом АО «Челябинское авиапредприятие» от 01.12.2019 № 586-А телескопический трап СИМС-Tianda по ОКОФ 330.27.90.70.000 отнесен к четвертой амортизационной группе.

При этом АО «Челябинское авиапредприятие» при расчете расходов на амортизацию телескопических трапов, которые были учтены в тарифе, применило минимальный срок полезного использования имущества данной амортизационной группы – 5 лет и 1 мес. (61 мес.).

Таким образом, установление АО «Челябинское авиапредприятие» высокого тарифа за использование телескопического трапа связано с высокой балансовой стоимостью оборудования и небольшим сроком его амортизации.

Согласно пункту 6 статьи 258 НК РФ для тех видов основных средств, которые не указаны в амортизационных группах, срок полезного использования устанавливается налогоплательщиком в соответствии с техническими условиями или рекомендациями изготовителей.

Согласно письму ООО «Тианда-Рус» от 02.07.2020 № 01-ФАС/2020 (вх. № 9243 от 03.07.2020), являющегося официальным представителем компании Shenzhen CIMC-TianDa Airport Support Ltd, срок полезного использования телескопических трапов CIMC-Tianda указан в паспорте пассажирских телетрапов.

Согласно паспортам на пассажирские телетрапы (10-7642-4429.ПС, 10-7642-4430.ПС, 10-7642-4431.ПС, 10-7642-4432.ПС), представленным АО «Челябинское авиапредприятие» и ООО «Тианда-Рус», конструкция пассажирского телетрапа подразумевает возможность его эксплуатации до 20 и более лет в зависимости от условий и интенсивности использования. Гарантийный срок на пассажирские телетрапы составляет 3 года при условии регулярного обслуживания в соответствии с техническим регламентом.

Учитывая существенный срок эксплуатации телескопических трапов (до 20 лет и более), Челябинское УФАС России считает, что телескопические трапы должны быть отнесены к седьмой амортизационной группе (со сроком полезного использования свыше 15 лет до 20 лет включительно). В случае, если телескопические трапы относятся к четвертой амортизационной группе, то при их амортизации целесообразно применять максимальный срок полезного использования имущества данной амортизационной группы – 7 лет вместо 5 лет, поскольку согласно техническому паспорту срок эксплуатации телетрапов составляет до 20 и более лет.

Челябинское УФАС России в ходе проведенного опроса аэропортов, использующих телескопические трапы, выявило, что аналогичные телескопические трапы CIMC-Tianda используют АО «СарАэро-Инвест» (международный аэропорт «Гагарин» (г. Саратов) и ООО «Международный аэропорт «Симферополь» (Таблица 3).

Таблица 3

<...>

При этом указанные в Таблице 3 аэропорты при амортизации телескопических трапов применяют наибольший срок полезного использования указанного имущества (от 84 до 120 мес.), нежели АО «Челябинское авиапредприятие» (61 мес.).

На основании изложенного, по мнению Челябинского УФАС России, АО «Челябинское авиапредприятие» при амортизации телескопических трапов не обоснованно уменьшило срок их полезного использования, что привело к завышению расходов на амортизацию имущества, учтенных в себестоимости услуги, и вследствие чего к установлению высокого тарифа за использование телескопического трапа.

Частью 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции) установлен 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, в том числе установление, поддержание монопольно высокой или монопольно низкой цены товара.

На основании изложенного, в действиях АО «Челябинское авиапредприятие» по установлению и применению высокого тарифа за использование телескопического трапа усмотрены признаки нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

В связи с чем Челябинским УФАС России издан приказ от 14.07.2020 № 74 о возбуждении дела и создании комиссии по рассмотрению дела о нарушении

антимонопольного законодательства по признакам нарушения АО «Челябинское авиапредприятие» пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

*Изучив материалы дела, заслушав устные пояснения АО «Челябинское авиапредприятие», Комиссия Челябинского УФАС России пришла к следующим выводам.*

1. Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 20.04.2016 № 726-р аэропорт «Челябинск» является международным аэропортом административного центра субъекта Российской Федерации и входит в перечень аэропортов федерального значения.

Согласно государственному реестру аэродромов и вертодромов гражданской авиации Российской Федерации, размещенному на официальном портале Федерального агентства воздушного транспорта (<https://favt.gov.ru>), деятельность на территории аэропорта (аэродрома) г. Челябинска осуществляет АО «Челябинское авиапредприятие».

АО «Челябинское авиапредприятие» является оператором аэродрома гражданской авиации «Челябинск (Баландино)».

АО «Челябинское авиапредприятие» имеет следующие сертификаты:

- сертификат оператора аэродрома гражданской авиации № ФАВТ.0А-049, выданный 13.02.2017 Федеральным агентством воздушного транспорта;
- сертификат соответствия по осуществлению технического обслуживания гражданских авиационных судов № 285-16-160, выданный 22.01.2019 Федеральным агентством воздушного транспорта.

Также АО «Челябинское авиапредприятие» является субъектом естественных монополий на транспорте на территории аэропорта г. Челябинска, включено в реестр естественных монополий постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 10.09.2002 № 59-Т/2.

Согласно уставу АО «Челябинское авиапредприятие» (утв. решением от 20.02.2019 № 1/2019) (далее – Устав) основной целью деятельности авиапредприятия является получение прибыли.

Основными видами деятельности АО «Челябинское авиапредприятие» в соответствии с Уставом являются, в том числе:

- выполнение авиаперевозок пассажиров, почты и грузов;
- выполнение всех видов аэропортового обслуживания пассажиров, других клиентов, экипажей воздушных судов, аэродрома;
- обеспечение управления воздушным движением самолетов и вертолетов в пределах воздушной зоны, закрепленной за авиапредприятием;
- содержание аэродрома в постоянной эксплуатационной готовности;
- оказание авиационных видов услуг пассажирам и заказчикам;
- обеспечение мер авиационной безопасности.

АО «Челябинское авиапредприятие» на территории аэропорта г. Челябинска оказывает как регулируемые, так и нерегулируемые аэропортовые услуги.

Авиапредприятие оказывает аэропортовые услуги на основании заключенных с авиакомпаниями договоров (соглашений) о наземном (аэропортовом) обслуживании.

Законом о защите конкуренции определены организационные и правовые основы защиты конкуренции, в том числе предупреждения и пресечения монополистической деятельности.

Монополистической деятельностью признается, в частности, злоупотребление хозяйствующим субъектом своим доминирующим положением (п. 10 ст. 4 Закона о защите конкуренции).

Частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции установлен 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, в том числе установление, поддержание монопольно высокой цены товара.

Применение данного запрета обуславливает необходимость определения действий (бездействия) хозяйствующего субъекта, которые могут рассматриваться антимонопольным органом как установление или поддержание монопольно высокой цены, а также необходимость определения положения такого хозяйствующего субъекта на соответствующем товарном рынке как доминирующего.

При этом наступление последствий от действий хозяйствующего субъекта должно являться следствием злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением на соответствующем товарном рынке.

В соответствии со статьей 5 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 50%, если только 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.

В соответствии с частью 5.1 статьи 45 Закона о защите конкуренции при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства антимонопольный орган проводит анализ состояния конкуренции в объеме, необходимом для принятия решения о наличии или об отсутствии нарушения антимонопольного законодательства.

Анализ состояния конкуренции на рассматриваемом товарном рынке во исполнение пункта 3.3 Административного регламента Федеральной антимонопольной службы по исполнению государственной функции по установлению доминирующего положения хозяйствующего субъекта при рассмотрении заявлений, материалов, дел о нарушении антимонопольного законодательства и при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией, утвержденного Приказом ФАС России от 25.05.2012 № 345, проведен в соответствии с требованиями Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденного Приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее – Порядок № 220).

В рамках рассмотрения дела № 074/01/10-1642/2020 в отношении АО «Челябинское авиапредприятие» по признакам нарушения пункта 1 части 1

статьи 10 Закона о защите конкуренции анализ состояния конкуренции на рассматриваемом товарном рынке проведен с соответствием с этапами, определенными пунктом 1.3 Порядка № 220.

Результаты проведенного Челябинским УФАС России анализа отражены в аналитическом отчете по результатам анализа состояния конкуренции на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска за период с 27.11.2019 по 31.01.2021, утвержденном 09.04.2021 (далее – Аналитический отчет).

С точки зрения общих принципов экономического анализа товарных рынков Челябинское УФАС России обратилось к Институту конкурентной политики и регулирования рынков Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (далее – ИКПРР НИУ «ВШЭ») за экспертным мнением по ряду вопросов, в том числе касающихся определения временных и продуктовых границ рассматриваемого товарного рынка (исх. № 16112/06 от 15.12.2020).

ИКПРР НИУ «ВШЭ» 16.04.2021 подготовлено экспертное заключение по вопросу определения основных параметров товарного рынка, включающего обращение услуг по предоставлению телескопических трапов в международном аэропорту «Челябинск» им И.В. Курчатова (далее – Экспертное заключение).

За временной интервал исследования товарного рынка Челябинским УФАС России принят период с 27.11.2019 по 31.01.2021.

Согласно Экспертному заключению временным интервалом данного рынка следует выбрать интервал, кратный календарному году, и, начинающийся в первой половине января, либо с даты начала существования рынка. При этом для установления факта нарушения антимонопольного законодательства необходимо, чтобы хозяйствующий субъект, занимающий доминирующее положение в рассматриваемый временной интервал, осуществлял запрещенные действия, которые также попадали бы в этот интервал.

АО «Челябинское авиапредприятие» оказывает авиакомпаниям услугу по обеспечению посадки-высадки пассажиров с использованием телескопического трапа с 27.11.2019 по тарифу в размере 23 000 руб. в час без НДС, являющемуся высоким по сравнению с тарифами в других аэропортах Российской Федерации.

Таким образом, установление Челябинским УФАС России временных границ товарного рынка (с 27.11.2019 по 31.01.2021) подтверждаются выводами ИКПРР НИУ «ВШЭ».

Продуктовые границы товарного рынка Челябинским УФАС России определены как услуги по наземному обслуживанию (услуга по обеспечению посадки-высадки пассажиров) (код ОКВЭД – 52.23 «Деятельность вспомогательная, связанная с воздушным и космическим транспортом»).

Услуга по обеспечению посадки-высадки пассажиров осуществляется путем предоставления авиакомпаниям средств посадки-высадки пассажиров с помощью телескопического, самоходного (прицепного/подкатного) трапов.

В ходе проведенного опроса потребителей наземных услуг Комиссией выявлено, что авиакомпании, совершающие взлет-посадку в аэропорту г. Челябинска, при посадке-высадке пассажиров используют как телескопический трап, так и самоходный (прицепной/подкатной) трап.

Выбор авиакомпанией того или иного трапа зависит от различных параметров: экономической составляющей, утвержденного технологического графика обслуживания воздушного судна, наличия свободного телескопического трапа.

Экономическая составляющая зависит от загрузки воздушного судна, длительности стоянки воздушного судна, необходимого количества автобусов для доставки пассажиров при использовании самоходного трапа, использования сопутствующих услуг (буксировка при использовании телескопического трапа, транспорт для экипажа при использовании самоходного трапа).

В основном авиакомпании, пользующиеся средствами посадки-высадки пассажиров (телескопическими и самоходными трапами), предпочитают использовать телескопический трап, поскольку использование телескопического трапа позволяет предоставить пассажирам более высокий уровень обслуживания с учетом климатических условий Челябинской области и способствует повышению пунктуальности отправок воздушного судна.

По мнению авиакомпаний-членов НО «Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта» (письмо от 16.012.2020 № ВТ20/2-02а/409), услуга по предоставлению телескопического трапа и услуга по подаче пассажирского трапа (самоходного, прицепного/подкатного) относятся к одной услуге – «посадка/высадка пассажиров» и являются взаимозаменяемыми.

Федеральное агентство воздушного транспорта (далее – Росавиация) письмом от 15.12.2020 № Исх-50531/14 отмечает, что услуга по предоставлению телескопического трапа и услуга по подаче пассажирского трапа (самоходного, прицепного/подкатного) относятся к одной услуге – «предоставление персонала и технических средств для обеспечения посадки или высадки пассажиров в/из воздушное судно». При этом технологически это разные услуги. В связи с чем, по мнению Росавиации, услуга по предоставлению телескопического трапа и услуга по подаче пассажирского трапа (самоходного, прицепного/подкатного) не являются взаимозаменяемыми.

По мнению АО «Челябинское авиапредприятие», изложенному в письме от 20.08.2020 № 16.6-1489 (вх. № 11853 от 20.08.2020), услуги по предоставлению телескопического трапа и услуги по подаче самоходного (прицепного/подкатного) трапа являются взаимозаменяемыми. АО «Челябинское авиапредприятие» считает, что вне зависимости от вида/типа технического средства для обеспечения посадки и высадки пассажиров в/из воздушное судно оказывается одна услуга: «посадка или высадка пассажиров в/из воздушное судно».

Также на заседании Комиссии, состоявшемся 25.08.2020, представители АО «Челябинское авиапредприятие» по доверенности от 17.08.2020 № 77 пояснили, что предоставление телескопического трапа это не услуга. Авиапредприятием оказывается услуга посадки-высадки пассажиров и в рамках этой услуги предоставляется оборудование: либо телескопические трапы, либо самоходный (прицепной/подкатной) трап.

На основании изложенного, Челябинское УФАС России, изучив в совокупности мнения авиакомпаний, в том числе членов НО «Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта», АО «Челябинское авиапредприятие», Росавиации, пришло к выводу о том, что услуги по предоставлению телескопического трапа и по подаче самоходного (прицепного/подкатного) трапа не являются взаимозаменяемыми, а представляют собой одну услугу «обеспечение посадки-высадки пассажиров в/из воздушное судно», которая оказывается разными способами: предоставлением телескопического трапа либо подачей самоходного (прицепного/подкатного) трапа.

При этом услуга по предоставлению средств доставки пассажиров является составной частью услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров с помощью самоходного (прицепного/подкатного) трапа.

Согласно пункту 7.1 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных Приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82 (далее – Правила № 82), период посадки пассажира на борт воздушного судна начинается с момента входа пассажира на трап/телескопический трап/иное средство, используемое для посадки на борт воздушного судна и (или) высадки с борта воздушного судна, с целью посадки на борт воздушного судна и оканчивается моментом прохода пассажира на борт воздушного судна, а период высадки — с момента входа на трап/телескопический трап/иное средство и оканчивается моментом покидания пассажиром трапа/телескопического трапа/иного средства.

ИКПРР НИУ «ВШЭ» в Экспертном заключении указывает, что данное описание процесса посадки и высадки пассажиров закрепляет разделение между пассажирскими трапами и телескопическими трапами, которые относятся к общему роду технических средств, используемых для посадки на борт воздушного судна.

Разделом IV «Тарифы за наземное обслуживание» Перечня и правил формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации, утвержденного Приказом Минтранса России от 17.07.2012 № 241, предусмотрены следующие тарифы за наземное обслуживание, в том числе тариф за посадку или высадку пассажиров:

- тариф на одну подачу одного технического средства посадки-высадки (кроме телескопического трапа);

- тариф за 1 час использования одного телескопического трапа.

Тариф за посадку или высадку пассажиров устанавливается за предоставление персонала и технических средств для обеспечения посадки или высадки пассажиров в/из воздушное судно. Тариф устанавливается на одну подачу одного технического средства посадки-высадки (кроме телескопического трапа). Плата определяется по установленному тарифу за каждую подачу каждого технического средства отдельно для посадки или для высадки пассажиров.

За использование телескопического трапа устанавливается отдельный тариф на один час использования одного телескопического трапа. Плата определяется по установленному тарифу и фактическому времени использования каждого предоставленного телескопического трапа.

На основании изложенного, тариф за посадку или высадку пассажиров включает в себя тариф на одну подачу одного технического средства посадки-высадки (кроме телескопического трапа) и тариф на один час использования одного телескопического трапа.

ИКПРР НИУ «ВШЭ» в Экспертном заключении отмечает, что из нормативных положений формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах прослеживается явное различие между услугами подачи пассажирских трапов и услугами предоставления телескопических трапов, технология оказания которых предполагает как различный учёт (в одном случае – штучный, в другом – временной), так и различный порядок цено- и тарифообразования.

ИКПРР НИУ «ВШЭ» пришел к выводу, что практически двукратное различие в ценах за предоставление телескопического трапа и подачу пассажирского трапа (в

2019 году цена за предоставление телескопического трапа превышает цену за подачу пассажирского трапа на 122,37%, в первом полугодии 2020 года – на 75,08%) не позволяет сделать вывод об их взаимозаменяемости.

Кроме того, согласно Экспертному заключению для замены одной услуги другой также необходимо совпадение технических характеристик, что обусловлено, в том числе технологическими особенностями отдельных услуг. При сравнении технических условий оказания данной услуги с услугой по предоставлению телескопического трапа обнаруживается различие в подходах и порядках действий, которые должны выполняться персоналом авиационных компаний, наблюдаются существенные различия во временных параметрах, трудоёмкости процессов и включённости услуг в общий комплекс действий, связанных с обслуживанием пассажиров воздушных судов.

Принимая во внимание различие в тарифных подходах и статьях затрат на формирование себестоимости услуг, включение в различные комплексы услуг, существенную разницу в ценах и отличия в технических условиях их оказания, ИКПРР НИУ «ВШЭ» пришло к выводу о невозможности и некорректности сравнения этих услуг. Вместе с тем, подача пассажирских трапов и предоставление телескопических трапов предназначены для удовлетворения одной потребности – обеспечение посадки-высадки пассажиров. Таким образом, предоставление телескопического трапа и подача пассажирского трапа представляют собой группу услуг по обеспечению посадки-высадки пассажиров.

Таким образом, вывод Челябинского УФАС России о том, что услуги по предоставлению телескопического трапа и по подаче самоходного (прицепного/подкатного) трапа не являются взаимозаменяемыми, а представляют собой одну услугу «обеспечение посадки-высадки пассажиров в/из воздушное судно», которая оказывается разными способами: предоставлением телескопического трапа либо подачей самоходного (прицепного/подкатного) трапа, подтверждается выводом ИКПРР НИУ «ВШЭ».

ИКПРР НИУ «ВШЭ» в Экспертном заключении отмечает, что в дополнение к понятию взаимозаменяемости необходимо выделить также понятие взаимодополняемости товаров. В экономической теории выделяется категория дополняющих (комплементарных) товаров, к которым относятся товары, используемые только совместно.

Правовым аналогом комплементарных товаров, по мнению ИКПРР НИУ «ВШЭ», может служить понятие сложной вещи.

Согласно статье 134 ГК РФ различные вещи, соединённые таким образом, который предполагает их использование по общему назначению, представляют собой сложную вещь. В случае сделки, совершённой по поводу сложной вещи, действие такой сделки распространяется на все входящие в неё вещи, поскольку условиями сделки не предусмотрено иное.

В статье 135 ГК РФ отмечается, что вещь, предназначенная для обслуживания другой, главной, вещи и связанная с ней общим назначением (принадлежность), следует судьбе главной вещи, если договором не предусмотрено иное.

Сложные вещи, по мнению ИКПРР НИУ «ВШЭ», выступают, как правило, в качестве единого объекта определённого обязательства (например, в рамках договора купли-продажи).

ИКПРР НИУ «ВШЭ» в Экспертном заключении отмечает, что схожим образом возможно рассмотрение понятия аналога сложной вещи – комплексной услуги,

состоящей из некоторого множества простых услуг. В частности, поскольку посадка и высадка пассажиров с использованием самоходного (прицепного/подкатного) трапа невозможна без доставки пассажиров транспортным средством, то следует признать комплексной услугой совокупность услуг по подаче пассажирских трапов и услуг по доставке пассажиров к (от) воздушному (-го) судну (-а).

Например, на наличие такой комплексной услуги указывает пункт 93 Правил № 82, согласно которому в аэропорту перевозчик или обслуживающая организация обеспечивает доставку пассажиров к месту стоянки воздушного судна и организацию их посадки в воздушное судно, а также обеспечение выхода пассажиров из воздушного судна и доставку пассажиров в здание аэровокзала.

ИКПРР НИУ «ВШЭ» отмечает, что существуют исследования в области соотношений между взаимозаменяемыми и взаимодополняемыми товарами, показывающие, что с ростом количества взаимозаменяемых товаров некоторые из них становятся взаимодополняемыми. Например, появление на заре авиационных перевозок такой услуги, как транспортировка пассажиров до воздушного судна, с течением времени и развитием как самих воздушных судов, так и способов доставки к ним пассажиров, привело к разделению на отдельные услуги, связанные с доставкой пассажиров и с посадкой их на воздушные судна, часть из которых образовала взаимодополняемые услуги, часть — взаимозаменяемые, а часть услуг образовала отдельные товарные рынки.

Согласно Экспертному заключению продуктовые границы товарного рынка следует определить либо через группу услуг по обеспечению посадки-высадки пассажиров с использованием телескопических трапов или пассажирских трапов либо через комплекс услуг, связанных с посадкой-высадкой пассажиров и доставкой пассажиров до борта воздушного судна.

ИКПРР НИУ «ВШЭ» считает, что для корректного описания условий обращения услуг на соответствующем товарном рынке необходимо либо выделить единую комплексную услугу, состоящую из услуги по подаче пассажирского трапа и услуги по доставке пассажиров к (от) воздушному (-го) судну (-а), либо при описании продуктовых границ такого рынка, состоящих из услуги по подаче пассажирского трапа, помещать обязательную оговорку о том, что данная услуга включена в комплекс услуг, связанных с наземным обслуживанием воздушных судов, и при этом данную услугу всегда сопровождает услуга по доставке пассажиров к (от) воздушному (-го) судну (-а).

Челябинским УФАС России продуктовые границы рынка в Аналитическом отчете определены как услуга по обеспечению посадки-высадки пассажиров, которая осуществляется путем предоставления авиакомпаниям средств посадки-высадки пассажиров с помощью телескопического, самоходного (прицепного/подкатного) трапов. При этом в Аналитическом отчете оговорено, что услуга по предоставлению средств доставки пассажиров является составной частью услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров (с помощью самоходного (прицепного/подкатного) трапа).

Таким образом, продуктовые границы рассматриваемого товарного рынка, определенные Челябинским УФАС России как услуги по наземному обслуживанию (услуга по обеспечению посадки-высадки пассажиров), соответствуют Экспертному мнению ИКПРР НИУ «ВШЭ».

Географическими границами рынка услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) является территория аэропорта г. Челябинска.

В состав хозяйствующих субъектов, действующих на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) в период с 27.11.2019 по 31.01.2021, включено АО «Челябинское авиапредприятие».

АО «Челябинское авиапредприятие» является единственным участником рынка услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска в период с 27.11.2019 по 31.01.2021. Доля АО «Челябинское авиапредприятие» на указанном товарном рынке в исследуемых временных границах составляет более 50%.

В соответствии с частью 2.1 статьи 5 Закона о защите конкуренции не может быть признано доминирующим положение хозяйствующего субъекта – юридического лица, учредителем (участником) которого являются одно физическое лицо (в том числе зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя) или несколько физических лиц, если выручка от реализации товаров за последний календарный год такого хозяйствующего субъекта не превышает четыреста миллионов рублей.

Не может быть признано доминирующим положение хозяйствующего субъекта – юридического лица, учредителем (участником) которого являются одно физическое лицо (в том числе зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя) или несколько физических лиц, если выручка от реализации товаров за последний календарный год такого хозяйствующего субъекта не превышает четыреста миллионов рублей, за исключением (ч. 2.1 ст. 5 Закона о защите конкуренции):

1) хозяйствующего субъекта, входящего в группу лиц с другим хозяйствующим субъектом или другими хозяйствующими субъектами по основаниям, предусмотренным частью 1 статьи 9 настоящего Федерального закона. Данное исключение не применяется к хозяйствующим субъектам, входящим в группу лиц по основанию, предусмотренному пунктом 7 части 1 статьи 9 настоящего Федерального закона; к хозяйствующим субъектам, входящим в группу лиц, участниками которых являются только лица, входящие в группу лиц по основанию, предусмотренному пунктом 7 части 1 статьи 9 настоящего Федерального закона; к хозяйствующему субъекту, участником которого является индивидуальный предприниматель;

2) финансовой организации;

3) субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии;

4) хозяйствующего субъекта, имеющего в качестве учредителей или участников хозяйствующих субъектов – юридических лиц;

5) хозяйственного общества, в уставном капитале которого имеется доля участия Российской Федерации, субъекта Российской Федерации, муниципального образования.

Согласно отчету о финансовых результатах АО «Челябинское авиапредприятие» выручка от реализации всех товаров и услуг предприятия за 2019 год составляет 1 615 436 000 руб. (без НДС), за 2020 год – 1 170 898 000 руб. (без НДС).

Таким образом, учитывая, что выручка АО «Челябинское авиапредприятие» как за 2019 год, так и за 2020 год составляет более 400 млн. руб., а также то, что АО «Челябинское авиапредприятие» входит в одну группу лиц с другими хозяйствующими субъектами (ООО «НОВАПОРТ ХОЛДИНГ», ООО «Челябинск

кейтринг», ООО «Квант Света») по основаниям, предусмотренным частью 1 статьи 9 Закона о защите конкуренции, АО «Челябинское авиапредприятие» не относится к категории субъектов, на которых распространяются «иммунитеты».

Согласно пункту 8 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 04.03.2021 № 2 по смыслу взаимосвязанных положений пунктов 4 и 7 статьи 4, части 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции хозяйствующий субъект признается занимающим доминирующее положение на рынке, если он имеет возможность действовать независимо от конкурентов и потребителей (в том числе приобретающих товары для удовлетворения предпринимательских нужд) на рынке определенного товара и, следовательно, обладает возможностью самостоятельно в одностороннем порядке оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке.

Исходя из положений пунктов 1 и 2 части 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции, по общему правилу, наличие у хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации) доминирующего положения предполагается, если доля хозяйствующего субъекта на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов, и обратное не вытекает из применения иных критериев определения доминирующего положения (п. 8 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 04.03.2021 № 2).

Доступ на рынок услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска новых конкурентов затруднен в силу требований действующего законодательства в области авиаперевозок.

Обязанность по оснащению аэропорта средствами посадки-высадки пассажиров в/из воздушное судно (воздушного судна), средствами доставки пассажиров к (от) воздушному судну (воздушного судна) Приказом Минтранса России от 23.06.2003 № 150, Приказом Минтранса России от 17.07.2012 № 241 возложена на лицо, осуществляющее аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты.

Таким образом, специальными нормами действующего законодательства Российской Федерации установлено особое положение для хозяйствующего субъекта, осуществляющего аэропортовую деятельность как хозяйствующему субъекту, способному оказывать решающее влияние на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров), поскольку только на авиапредприятие возложена обязанность по оснащению аэропорта средствами посадки-высадки пассажиров в/из воздушное судно (воздушного судна), средствами доставки пассажиров к (от) воздушному судну (воздушного судна).

С учетом изложенного, поскольку доля АО «Челябинское авиапредприятие» на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска за период с 27.11.2019 по 31.01.2021 составляет более 50%, положение АО «Челябинское авиапредприятие» на указанном товарном рынке в исследуемых временных границах признано доминирующим.

Исходя из имеющихся данных, можно представить перспективу ситуации на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска до конца 2021 года и предположить, что доля АО «Челябинское авиапредприятие» останется неизменной и равной 100%.

В результате проведенного перспективного анализа ситуации на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска можно прийти к заключению, что данный товарный рынок в перспективе останется рынком с высоким уровнем концентрации и отсутствием конкуренции.

Комиссией в адрес АО «Челябинское авиапредприятие» был направлен Аналитический отчет для ознакомления и дачи письменных возражений.

АО «Челябинское авиапредприятие» письменные возражения по Аналитическому отчету в адрес Челябинского УФАС России не представило.

Представитель АО «Челябинское авиапредприятие» по доверенности от 01.04.2021 № 37 озвучил устные замечания к Аналитическому отчету на заседании Комиссии, состоявшемся 09.04.2021. На заседании Комиссии велась аудиозапись. Аудиозапись имеется в материалах дела. По итогам заседания Комиссии составлен протокол.

Представитель АО «Челябинское авиапредприятие» высказал замечания в части пункта 3.2.1 «Функциональное назначение и применение товара» Аналитического отчета, касающегося технологии обслуживания людей с ограниченными возможностями.

По мнению представителя АО «Челябинское авиапредприятие», телескопический трап не является облегчением перемещения людей с ограниченными возможностями, поскольку для облегчения обслуживания инвалидов служит амбулифт.

Представитель АО «Челябинское авиапредприятие» считает, что вывод антимонопольного органа о том, что в период пандемии посадка/высадка пассажиров с помощью телескопического трапа позволяет авиакомпаниям соблюсти меры социального дистанцирования является спорным, поскольку телескопический трап не помогает соблюсти данные меры, меры соблюдаются в комплексе.

Озвученные устные замечания не опровергают наличие доминирующего положения у АО «Челябинское авиапредприятие» на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска.

На заседании Комиссии 09.04.2021 представитель АО «Челябинское авиапредприятие» пояснил, что вопросов и замечаний в части признания авиапредприятия доминирующим хозяйствующим субъектом на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска не имеют. Представитель АО «Челябинское авиапредприятие» также пояснил, что услуга посадки-высадки пассажиров оказывается разными способами.

Таким образом, представитель АО «Челябинское авиапредприятие» подтвердил наличие у авиапредприятия доминирующего положения на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска.

2. Согласно части 1 статьи 6 Закона о защите конкуренции монопольно высокой ценой товара является цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по

составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование, при наличии такого рынка на территории Российской Федерации или за ее пределами.

Согласно части 4 статьи 6 Закона о защите конкуренции цена товара не признается монопольно высокой в случае непревышения цены, которая сформировалась в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке.

Исходя из указанных положений Закона о защите конкуренции, в антимонопольном законодательстве используются два метода определения монопольно высокой цены товара:

- 1) метод сопоставимых рынков;
- 2) затратный метод.

Согласно разъяснению № 1 Президиума ФАС России «Определение монопольно высокой и монопольно низкой цены товара» (утв. протоколом Президиума ФАС России от 10.02.2016 № 2) оценку цены товара на предмет того является ли она монопольно высокой необходимо начинать с установления наличия сопоставимых конкурентных рынков (сопоставимого конкурентного рынка) и установления цены товара на таких сопоставимых рынках.

При применении метода сопоставимых рынков необходимо рассматривать такой рынок, который будет сопоставим по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование.

При этом такой товарный рынок должен находиться в состоянии конкуренции.

Комиссия Челябинского УФАС России, проведя анализ состояния конкуренции на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска за период с 27.11.2019 по 31.01.2021, пришла к выводу о том, что указанный товарный рынок характеризуется высоким уровнем рыночной концентрацией и относится к рынкам с неразвитой конкуренцией в силу специфики рынка.

Поскольку обязанность по оснащению аэропорта средствами посадки-высадки пассажиров в/из воздушное судно (воздушного судна), средствами доставки пассажиров к (от) воздушному судну (воздушного судна) Приказом Минтранса России от 23.06.2003 № 150, Приказом Минтранса России от 17.07.2012 № 241 возложена на лицо, осуществляющее аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты, доступ на рынок услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска новых конкурентов затруднен.

В связи с чем, Комиссия приходит к выводу о том, что в данном случае сопоставимый конкурентный рынок отсутствует.

Вместе с тем, Комиссия провела опрос аэропортов, в которых в 2018 – 2020 годах осуществлено строительство и (или) реконструкция терминалов.

В ходе проведенного опроса аэропортов Комиссией Челябинского УФАС России выявлены 5 аэропортов, эксплуатирующие телескопические трапы с 2018 года (см. Приложение 1), а именно:

- аэропорт г. Челябинск;
- аэропорт г. Саратов;
- аэропорт г. Симферополь;
- аэропорт г. Красноярск;

– аэропорт г. Анадырь.

Телескопические трапы CIMC-Tianda аналогичные трапам, используемым в аэропорту г. Челябинска, эксплуатируют также АО «СарАэро-Инвест» (международный аэропорт «Гагарин» (г. Саратов), ООО «Международный аэропорт «Симферополь» (см. Приложение 1) и АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (см. Приложение 2).

При этом, исходя из пропускной способности указанных аэропортов, не возможно сделать вывод о наличии сопоставимого товарного рынка.

Кроме того, учитывая, что телескопические трапы изготавливаются под каждый аэропорт, сопоставимые товарные рынки на территории Российской Федерации отсутствуют.

Более того, необходимо учитывать климатические условия региона.

Так, например, город Анадырь является столицей Чукотского автономного округа и находится в зоне вечной мерзлоты, в районе крайнего севера. В связи с чем эксплуатационные затраты у ФКП «Аэропорты Чукотки» существенно выше, чем у АО «Челябинское авиапредприятие», в том числе в связи с низким объемом пассажиропотока. Кроме того, необходимо учитывать, что в расчет заработной платы сотрудников аэропорта г. Анадырь (ФКП «Аэропорты Чукотки») включены: районный коэффициент (равный 2 (т.е. 100%), начисляемый на весь фонд оплаты труда) и процентная надбавка (до 100% к заработной плате) в соответствии с действующим законодательством РФ (письмо ФКП «Аэропорты Чукотки» от 14.12.2020 № 4291). В связи с этим, фонд оплаты труда сотрудников ФКП «Аэропорты Чукотки» существенно выше фонда оплаты труда сотрудников АО «Челябинское авиапредприятие».

Кроме того, по мнению представителей АО «Челябинское авиапредприятие» по доверенности от 17.08.2020 № 77, в каждом аэропорте есть своя специфика учета затрат и размер тарифа зависит от многих параметров, в том числе от того, когда были приобретены телескопические трапы и по какой цене, амортизировано ли имущество (протокол заседания Комиссии от 25.08.2020).

При этом тариф за использование телескопического трапа у АО «Челябинское авиапредприятие» вне зависимости от наличия либо отсутствия сопоставимого товарного рынка выше, чем у других аэропортов Российской Федерации (см. Таблицу 4 ниже).

Установление цены товара доминирующим хозяйствующим субъектом за пределами цены, сформированной в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке, требует оценки ее с использованием также затратного метода.

Согласно разъяснению № 1 Президиума ФАС России 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 случае рассмотрения цены в качестве монопольно низкой цены – данные о занижении фактической рентабельности над нормативными показателями рентабельности) для тех рынков, где уровень рентабельности установлен нормативно.

В рамках исследования обстоятельств установления монопольно высокой или монопольно низкой цены товара (работы, услуги) в соответствии с разъяснениями

№1 Президиума ФАС России антимонопольный орган может оценивать обоснованность расходов, включенных в цену товара (работы, услуги), а также уровня доходов соответствующего хозяйствующего субъекта.

При этом, исходя из положений статьи 252 Налогового кодекса Российской Федерации, под расходами следует понимать обоснованные и документально подтвержденные затраты. Расходами признаются затраты в том отчетном периоде, в котором они имели место, независимо от времени, фактической выплаты денежных средств и иной формы осуществления.

Согласно преискуранту «Ставки аэропортовых сборов и тарифы за наземное обслуживание воздушных судов РФ в аэропорту Челябинск (Баландино)», утвержденному приказом АО «Челябинское авиапредприятие» от 13.11.2019 № 535, тариф за посадку или высадку пассажиров на 1 час использования одного телескопического трапа с 27.11.2019 составляет 23 000 руб. (без НДС).

В ходе изучения представленных АО «Челябинское авиапредприятие» документов Челябинским УФАС России выявлено, что основными расходами в структуре себестоимости тарифа за использование телескопического трапа являются расходы на амортизацию оборудования (73,6% от полной себестоимости).

Основные средства предприятия в процессе осуществления экономической деятельности постепенно изнашиваются. И по мере износа основных средств предприятия переносят их стоимость на готовый товар (услугу) с помощью амортизации.

Амортизация (от лат. *amortisatio* – погашение) – это исчисленный в денежном выражении износ основных средств в процессе их применения, производственного использования (Н.В. Пошерстник, М.С. Мейксин, Е.Б. Пошерстник «Самоучитель по бухгалтерскому учету. – СПб.: Издательский дом Герда», 2001, 464 с.).

Также согласно международному стандарту финансовой отчетности (IAS) 16 «Основные средства», введенному в действие на территории Российской Федерации приказом Минфина России от 28.12.2015 № 217н, амортизация (основного средства) – это систематическое распределение амортизируемой величины актива на протяжении срока его полезного использования.

Согласно калькуляции услуги по предоставлению телескопического трапа, представленной АО «Челябинское авиапредприятие» письмом от 20.04.2020 № 15.6-821, расходы на амортизацию имущества составляют 47 693 833 руб. (без НДС) в год, что составляет 73,6% от полной себестоимости.

Расчет расходов на амортизацию телескопических трапов осуществлен линейным способом и соответствует Положению об учетной политике для целей бухгалтерского учета, утвержденному приказом генерального директора АО «Челябинское авиапредприятие» от 31.12.2018 № 612.

Годовая сумма амортизационных отчислений определяется (Н.В. Пошерстник, М.С. Мейксин, Е.Б. Пошерстник «Самоучитель по бухгалтерскому учету. – СПб.: Издательский дом Герда», 2001, 464 с.):

– при линейном способе – исходя из первоначальной стоимости объекта основных средств и нормы амортизации, исчисленной исходя из срока полезного использования этого объекта;

– при способе уменьшаемого остатка – исходя из остаточной стоимости объекта основных средств на начало отчетного года и нормы амортизации, исчисленной исходя из срока полезного использования этого объекта и коэффициента ускорения, устанавливаемого в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Объектами для начисления амортизации являются объекты основных средств, находящихся в организации на праве собственности, хозяйственного ведения, оперативного управления.

Для осуществления деятельности по предоставлению телескопического трапа АО «Челябинское авиапредприятие» закупило 4 телескопических трапа СИМС-Tianda общей стоимостью 242 443 651,10 руб., что подтверждается инвентарными карточками учета объекта основных средств (от 01.12.2019 № ОС000000000242, от 18.06.2020 № ОС000000000243, от 18.06.2020 № ОС000000000244, от 18.06.2020 № ОС000000000245), представленными АО «Челябинское авиапредприятие» письмом от 19.06.2020 № 15.6-1149. Стоимость одного телескопического трапа составляет 60 610 912,77 руб.

На основании части 1 статьи 258 НК РФ амортизируемое имущество распределяется по амортизационным группам в соответствии со сроками его полезного использования. Сроком полезного использования признается период, в течение которого объект основных средств или объект нематериальных активов служит для выполнения целей деятельности налогоплательщика. Срок полезного использования определяется налогоплательщиком самостоятельно на дату ввода в эксплуатацию данного объекта амортизируемого имущества в соответствии с положениями статьи 258 НК РФ и с учетом классификации основных средств, утверждаемой Правительством Российской Федерации.

Сроком полезного использования является период, в течение которого использование объекта основных средств приносит экономические выгоды (доход) организации (п. 4 Положения по бухгалтерскому учету «Учет основных средств» ПБУ 6/01, утвержденного приказом Минфина России от 30.03.2001 № 26н).

Срок полезного использования представляет собой период, в течение которого использование объекта основных средств призвано приносить доход организации или служить для выполнения целей деятельности организации, определяемый для принятых к бухгалтерскому учету основных средств в соответствии с установленным порядком (Н.В. Пошерстник, М.С. Мейксин, Е.Б. Пошерстник «Самоучитель по бухгалтерскому учету. – СПб.: Издательский дом Герда», 2001, 464 с.).

Согласно инвентарным карточкам учета объекта основных средств (от 01.12.2019 № ОС000000000242, от 18.06.2020 № ОС000000000243, от 18.06.2020 № ОС000000000244, от 18.06.2020 № ОС000000000245), представленным АО «Челябинское авиапредприятие» письмом от 19.06.2020 № 15.6-1149, телескопическим трапам СИМС-Tianda присвоен код по ОКОФ (Общероссийский классификатор основных фондов) – 330.27.90.70.000 «Устройства электрической сигнализации, электрооборудование для обеспечения безопасности или управления движением на железных дорогах, трамвайных путях, автомобильных дорогах, внутренних водных путях, площадках для парковки, в портовых сооружениях или на аэродромах».

Приказом АО «Челябинское авиапредприятие» от 01.12.2019 № 586-А телескопические трапы СИМС-Tianda по ОКОФ 330.27.90.70.000 отнесены к четвертой амортизационной группе со сроком полезного использования имущества свыше 5 лет до 7 лет включительно.

При этом АО «Челябинское авиапредприятие» при амортизации телескопических трапов применило наименьший срок полезного использования четвертой амортизационной группы — 5 лет и 1 мес.

Таким образом, установление АО «Челябинское авиапредприятие» высокого тарифа за использование телескопического трапа связано с высокой балансовой стоимостью оборудования и небольшим сроком его амортизации, применяемым предприятием.

Описание пассажирского телескопического трапа CIMC-Tianda представлено в технических паспортах (серийные номера: 10-7642-4429.ПС, 10-7642-4430.ПС, 10-7642-4431.ПС, 10-7642-4432.ПС).

Так, пассажирский телескопический трап представляет собой закрытый туннель между самолетом и зданием терминала, который не только предоставляет пассажирам безопасный, удобный и защищенный от непогоды переход между самолетом и зданием терминала, но и повышает мобильность пассажиров и перронных средств транспортировки, тем самым значительно улучшая управление и эффективность технического обслуживания аэропорта.

Пассажирский телескопический трап может выполнять маневры по перрону в пределах зоны работы. Благодаря телескопической конструкции туннеля, пассажирский телескопический трап может выдвигаться и сдвигаться. Пассажирский телескопический трап может подниматься или опускаться одновременно с выдвижением/сдвижением и перемещаться по перрону.

Основными составляющими пассажирского телескопического трапа являются ротонда, телескопический туннель, подъемный и ходовой механизм, кабина, служебный вход, механизм размещения кабелей, система управления, система освещения и сигнализации.

Пассажирский телескопический трап – крупногабаритное наземное оборудование для посадки и высадки пассажиров, это высокотехнологичный продукт, который имеет сложную форму.

Согласно указанному описанию пассажирский телескопический трап представляет собой подъемно-транспортное средство механизации.

Согласно перечню основных производственных фондов по основным комплексам авиапредприятий, утвержденному Приказом Федеральной авиационной службы от 11.10.1996 № 71 «О совершенствовании системы аэропортовых сборов, тарифов и цен за наземное обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации», телескопические трапы являются средством посадки и высадки пассажиров и относятся к группе машин и механизмов.

Пассажирский телескопический трап CIMC-Tianda имеет сертификат соответствия № 0000059, выданный Системой добровольной сертификации аэродромного оборудования и средств наземного обслуживания авиационной техники.

Согласно указанному сертификату пассажирскому телескопическому трапу CIMC-Tianda присвоены следующие коды классификаторов:

– код ОКПД-2 – 28.99.39.190 «Оборудование специального назначения прочее, не включенное в другие группировки» (Общероссийский классификатор продукции по видам экономической деятельности) (ОК 034-2014 (КПЕС 2008), утв. Приказом Росстандарта от 31.01.2014 № 14-ст);

– код ТН ВЭД ЕАЭС – 8479 71 000 0 «Трапы для посадки пассажиров, используемые в аэропортах» (Единая товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа Евразийского экономического союза, утв. Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 16.07.2012 № 54).

Согласно пункту 45 Приказа Минфина России от 01.12.2010 № 157н инвентарные объекты основных средств принимаются к бухгалтерскому учету согласно требованиям группировки объектов основных фондов, предусмотренной Общероссийским классификатором основных фондов.

Код объекта классификации определяет хозяйствующий субъект самостоятельно и несет ответственность за корректное кодирование.

В Общероссийском классификаторе основных фондов (ОК 013-2014 (СНС 2008), принятом и введенном в действие Приказом Росстандарта от 12.12.2014 № 2018-ст), объект основных средств с наименованием «телескопические трапы» не поименован.

По мнению Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии, объект «телескопический трап» может быть отнесен к группировке ОКОФ — 330.28.99.39.190 «Оборудование специального назначения прочее, не включенное в другие группировки».

Такое средство посадки и высадки пассажиров как телескопический трап в Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 01.01.2002 № 1 (далее — Классификация), не поименовано. Кроме того, основное средство с кодом ОКОФ — 330.28.99.39.190 «Оборудование специального назначения прочее, не включенное в другие группировки» в Классификации отсутствует.

Частью 6 статьи 258 НК РФ предусмотрено, что для тех видов основных средств, которые не указаны в амортизационных группах, срок полезного использования устанавливается налогоплательщиком в соответствии с техническими условиями или рекомендациями изготовителей.

Согласно пункту 10.3.2 Положения об учетной политике для целей бухгалтерского учета, утвержденного приказом генерального директора АО «Челябинское авиапредприятие» от 31.12.2018 № 612, для тех видов основных средств, которые не указаны в амортизационных группах, срок полезного использования устанавливается в соответствии с техническими условиями, рекомендациями организаций-изготовителей или непосредственно самой комиссией по основным средствам.

Срок полезного использования объекта основных средств определяется организацией при принятии объекта к бухгалтерскому учету и, прежде всего, по данным технических условий на данный объект (техпаспорта) (Н.В. Пошерстник, М.С. Мейксин, Е.Б. Пошерстник «Самоучитель по бухгалтерскому учету. – СПб.: Издательский дом Герда», 2001, 464 с.).

Строительство объекта «Новый аэровокзальный комплекс внутренних/международных воздушных линий Международного аэропорта Челябинск (Баландино), 1-я очередь, терминал внутренних воздушных линий» осуществляло ООО «ЛИМАКМАРАЩСТРОЙ» по договору строительного подряда от 04.07.2018 № СЕК-ГС-01.

В рамках указанного договора работы по производству, поставке, монтажу и пуско-наладке оборудования, в том числе телескопических трапов CIMC-Tianda, выполняло ООО «Тианда-Русс», являющееся официальным представителем компании Shenzhen CIMC-TianDa Airport Support Ltd.

Согласно письму ООО «Тианда-Русс» от 02.07.2020 № 01-ФАС/2020 (вх. № 9243 от 03.07.2020) срок полезного использования телескопических трапов CIMC-Tianda указан в паспорте пассажирских телетрапов.

Согласно техническим паспортам на пассажирские телетрапы (серийные номера: 10-7642-4429.ПС, 10-7642-4430.ПС, 10-7642-4431.ПС, 10-7642-4432.ПС), представленным АО «Челябинское авиапредприятие» и ООО «Тианда-Рус», конструкция пассажирского телетрапа подразумевает возможность его эксплуатации до 20 и более лет в зависимости от условий и интенсивности использования. Гарантийный срок на пассажирские телетрапы составляет 3 года при условии регулярного обслуживания в соответствии с техническим регламентом.

По мнению Управления Федеральной налоговой службы по Челябинской области, представленному письмом от 07.09.2020 № 23-16/002897, пассажирский телескопический трап СИМС-Tianda при сроке эксплуатации, указанном в техническом паспорте (до 20 лет и более), относится к восьмой амортизационной группе (со сроком полезного использования свыше 20 лет и до 25 лет включительно).

Учитывая существенный срок эксплуатации телескопических трапов (до 20 лет и более), Комиссия считает, что телескопические трапы должны быть отнесены к седьмой амортизационной группе (со сроком полезного использования свыше 15 лет до 20 лет включительно) либо к восьмой амортизационной группе (со сроком полезного использования свыше 20 лет до 25 лет включительно). Соответственно, АО «Челябинское авиапредприятие» при амортизации телескопических трапов неправомерно уменьшило срок их полезного использования, что привело к завышению расходов на амортизацию имущества в тарифе.

В соответствии с частью 6 статьи 258 НК РФ срок полезного использования определяется налогоплательщиком самостоятельно.

При определении амортизационной группы телескопических трапов АО «Челябинское авиапредприятие» согласно письму от 20.08.2020 № 15.6-1489 руководствовались следующим.

АО «Челябинское авиапредприятие» установило, что в соответствии с Общероссийским классификатором основных фондов (ОК 013-94), утвержденным Постановлением Госстандарта РФ от 26.12.1994 № 359, телескопические трапы согласно описанию, содержащемуся в технических паспортах, относятся к коду ОКОФ – 14 3533455 «Средства подъемно – транспортные аэродромные (трапы самоходные, подъемники грузовые и прочие)». Согласно прямому переходному ключу от ОКОФ ОК 013-94 к ОКОФ ОК 013- 2014 (СНС 2008) телескопические трапы относятся к коду ОКОФ - 330.27.90.70.000 «Устройства электрической сигнализации, электрооборудование для обеспечения безопасности или управления движением на железных дорогах, трамвайных путях, автомобильных дорогах, внутренних водных путях, площадках для парковки, в портовых сооружениях или на аэродромах».

Согласно Классификации, основные средства с кодом ОКОФ 330.27.90.70.000 могут относиться к четвертой, шестой и седьмой амортизационным группам. В соответствии с примечаниями к коду ОКОФ 330.27.90.70.000 в шестую амортизационную группу относятся «машины заправочные аэродромные», в седьмую амортизационную группу относятся «аппаратура, механизмы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики», в четвертую амортизационную группу относятся все машины и оборудования с ОКОФ 330.27.90.70.000 за исключением основных средств, включенных в другие группы.

АО «Челябинское авиапредприятие» отмечает, что поскольку телескопические трапы СИМС-Tianda не являются машинами заправочными аэродромными, не относятся к аппаратуре, механизмам и устройствам железнодорожной автоматики и

телемеханики, в связи с чем в соответствии с вышеуказанными нормами, данное оборудование было отнесено АО «Челябинское авиапредприятие» к четвертой амортизационной группе со сроком полезного использования свыше 5 лет до 7 лет включительно.

В качестве причины применения минимального срока полезного использования имущества четвертой амортизационной группы (5 лет и 1 мес.) АО «Челябинское авиапредприятие» пояснило следующее.

АО «Челябинское авиапредприятие» считает, что заявленный в паспорте срок эксплуатации является предположительным и производителем не учтено влияние на эксплуатационные характеристики оборудования различных неблагоприятных климатических факторов, а именно:

- повышенная влажность (суточные перепады до 50 — 90%);
- повышенная ветровая нагрузка;
- суточные перепады температуры окружающего воздуха до 20 градусов Цельсия;
- зимние низкотемпературные показатели.

Кроме того, при определении срока полезного использования АО «Челябинское авиапредприятие» считает необходимым учитывать режим эксплуатации телетрапов, который влияет на физический износ оборудования. АО «Челябинское авиапредприятие» отмечает, что CIMC-Tianda впервые поставила в Уральский регион пассажирские телетрапы и не имеет наработки эксплуатационных характеристик работы в данных условиях, следовательно, отсутствует подтверждение возможности использования телескопических трапов CIMC-Tianda в течение заявленного производителем возможного срока эксплуатации. Кроме того, гарантийный срок на данный телескопический трап CIMC-Tianda составляет 3 года при условии регулярного обслуживания в соответствии с техническим регламентом.

На заседании Комиссии, состоявшемся 25.08.2020, представители АО «Челябинское авиапредприятие» по доверенности от 17.08.2020 № 77 поддержали письменные пояснения, представленные письмом от 20.08.2020 № 15.6-1489.

Вместе с тем, согласно письму ООО «Тианда-Рус» от 03.12.2020 № 51/2020 (вх. № 17213 от 04.12.2020) пассажирские телескопические трапы изготавливаются индивидуально для каждого аэропорта в соответствии с техническими расчетами для конкретного аэровокзального терминала, техническим заданием и с учетом климатических условий.

Следовательно, заявленный в техническом паспорте на пассажирские телетрапы (10-7642-4429.ПС, 10-7642-4430.ПС, 10-7642-4431.ПС, 10-7642-4432.ПС) срок полезного использования телескопических трапов для АО «Челябинское авиапредприятие» установлен производителем индивидуально с учетом низкотемпературных климатических условий Челябинской области.

Таким образом, довод АО «Челябинское авиапредприятие» о том, что производителем телескопических трапов CIMC-Tianda не учтено влияние неблагоприятных климатических условий Челябинской области Комиссией не принимается.

Исходя из информации, содержащейся в технических паспортах на пассажирские телескопические трапы, представленных аэропортами Российской Федерации, телескопический трап изготавливается непосредственно для эксплуатации в конкретном аэропорту. Соответственно, указанный в техническом паспорте срок полезного использования телескопического трапа рассчитывается

индивидуально производителем для каждого аэропорта с учетом природно-климатических условий его эксплуатации.

Так, согласно паспортам на телескопические трапы (№ 05283 ТВ 4121850, № 05283 ТВ 4531851, № 05283 ТВ 3121853, № 05283 ТВ 3121854, № 05283 ТВ 3121855, № 05283 ТВ 4331856, № 05283 ТВ 4531857), представленным АО «Международный аэропорт «Курумоч» письмом от 16.12.2020 № 1105-11/3328, местом применения телескопических трапов является аэропорт «Курумоч» (г. Самара).

Согласно паспортам на телескопические трапы, представленным АО «Аэропорт Толмачево» письмом от 16.12.2020 № 29/310, местом применения телескопических трапов является аэропорт «Толмачево» (г. Новосибирск).

Определение срока полезного использования объекта основных средств, исходя из ожидаемого срока использования объекта в соответствии с ожидаемой производительностью или мощностью применения, ожидаемого физического износа, зависящего от режима эксплуатации, естественных условий и влияния агрессивной среды, системы планово-предупредительных всех видов ремонта, осуществляется при отсутствии его в технических условиях или при использовании объекта другой организацией ранее (Н.В. Пошерстник, М.С. Мейксин, Е.Б. Пошерстник «Самоучитель по бухгалтерскому учету. – СПб.: Издательский дом Герда», 2001, 464 с.).

Износ основных средств может происходить в результате потери технико-экономических свойств или физических качеств. Различают два вида износа – физический и моральный. Физический износ характеризуется износом материалов, из которых созданы основные средства, потерей их первоначальных качеств, постепенным разрушением конструкций. Моральный износ связан с постепенным отставанием ранее созданных основных средств производства от современного технического уровня (Н.В. Пошерстник, М.С. Мейксин, Е.Б. Пошерстник «Самоучитель по бухгалтерскому учету. – СПб.: Издательский дом Герда», 2001, 464 с.).

Следовательно, АО «Челябинское авиапредприятие», применяя минимальный срок полезного использования четвертой амортизационной группы, предполагает, что износ телескопического трапа CIMC-Tianda, являющегося высокотехнологичным оборудованием, произойдет по истечении 5 лет и 1 мес.

Однако изготовитель пассажирского телетрапа CIMC-Tianda, изготавливая его индивидуально для аэропорта г. Челябинска и учитывая климатические условия данной местности, считает возможным эксплуатировать телетрап до 20 лет и более лет в зависимости от условий и интенсивности использования и предоставляет гарантию на него в течение 3-х лет.

Телескопические трапы CIMC-Tianda имеет сертификат соответствия № 0000059, выданный Системой добровольной сертификации аэродромного оборудования и средств наземного обслуживания авиационной техники. Телескопические трапы CIMC-Tianda соответствуют ГОСТ 31812-2012 «Средства наземного обслуживания самолетов и вертолетов гражданского назначения. Общие технические требования».

Кроме того, амортизация основных средств ускоренными темпами предполагает создание благоприятных условий для обновления имущества. В данном случае ускоренное обновление телескопических трапов для авиапредприятия

нецелесообразно, поскольку данное оборудование является высокотехнологичным и дорогостоящим.

Комиссия провела опрос аэропортов, которые осуществляют деятельность по обеспечению посадки-высадки пассажиров в/из воздушное судно (воздушного судна) с помощью телескопических трапов на территории Российской Федерации.

В ходе проведенного опроса аэропортов Комиссией выявлено, что иные аэропорты Российской Федерации при амортизации телескопических трапов применяют наибольший срок полезного использования указанного имущества (от 84 до 120 мес.), нежели АО «Челябинское авиапредприятие» (61 мес.). Результаты проведенного опроса представлены в Приложении № 2.

По результатам проведенного анализа ценовой политики аэропортов Российской Федерации Челябинским УФАС России установлено, что тариф за использование телескопического трапа у АО «Челябинское авиапредприятие» является самым высоким по сравнению с тарифами в других аэропортах Российской Федерации (Таблица 4).

Таблица 4

*Тарифы за использование телескопического трапа для российских эксплуатантов в аэропортах Российской Федерации, руб./час без НДС*

№ п/п	Наименование города/организации/аэропорта	с 27.11.2019	с 01.01.2020	с 01.01.2021
1.	г. Челябинск (АО «Челябинское авиапредприятие»)	23 000	23 000	23 000
2.	г. Казань (АО «Международный аэропорт Казань»)	8 600	9 100	10 010
3.	г. Нижний Новгород (АО «Международный аэропорт Нижний Новгород»)	12 800	13 310	13 820
4.	г. Калининград (АО «Аэропорт «Храброво»)	11 610	11 610	12 250
5.	г. Самара (АО «Международный аэропорт «Курумоч»)	12 400	12 896	13 380
6.	г. Санкт-Петербург (аэропорт «Пулково») (ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»)	3 300	3 948 <sup>1</sup>	4 100 <sup>5</sup>
7.	г. Екатеринбург (ПАО «Аэропорт Кольцово»)	9 900	10 296	10 680
8.	г. Уфа (АО «Международный аэропорт «Уфа»)	11 809	11 809	11 809
9.	г. Тюмень (АО «Аэропорт Рощино»)	14 330	15 765	16 555
10.	г. Сочи (АО «Международный аэропорт «Сочи»)	6 100	6 650	8 256
11.	г. Владивосток (АО «Международный аэропорт «Владивосток»)	8 890	9 157 <sup>2</sup>	9 157
12.	г. Симферополь (ООО «Международный аэропорт Симферополь»)	5 800	5 800	6 100
13.	г. Саратов (АО «СарАэро-Инвест»)	16 700	16 700	17 300
14.	г. Архангельск (АО «Аэропорт Архангельск»)	5 700	5 700	5 700
15.	г. Москва (АО «Международный	2 960	3 100	3 240

	аэропорт «Внуково»)	(за первый час); 740 руб. (свыше одного часа за каждые 15 мин.)	(за первый час); 775 руб. (свыше одного часа за каждые 15 мин.)	(за первый час); 810 руб. (свыше одного часа за каждые 15 мин.)
16.	г. Москва (АО «Международный аэропорт «Шереметьево»)	2 090	2 153	2 223
17.	г. Красноярск (ООО «Аэропорт «Емельяново»)	16 500	16 500	16 500
18.	г. Новосибирск (АО «Аэропорт Толмачево»)	12 420	13 662 <sup>3</sup>	18 036
19.	г. Ростов-на-дону (Аэропорт «Платов») (АО «Ростоваэроинвест»)	12 800	13 312	13 800
20.	г. Сургут (АО «Аэропорт Сургут»)	2 650	2 650	2 800 <sup>6</sup>
21.	г. Норильск (ООО «Аэропорт «Норильск»)	8 269	8 600 <sup>4</sup>	10 857
22.	г. Анадырь (ФКП «Аэропорты Чукотки»)	24 026 с НДС (20 021,67 без НДС)	24 026 с НДС (20 021,67 без НДС)	26 225,71 с НДС (21 854,76 без НДС)
23.	г. Ханты-Мансийск (АО «ЮГРААВИА»)	6 609	6 609	6 609
24.	г. Якутск (АО «Аэропорт Якутск»)	7 387,50	7 387,50	7 387,50
25.	г. Хабаровск (АО «Хабаровский аэропорт»)	–	–	7 500

<sup>1</sup> – с 11.02.2020; <sup>2</sup> – с 15.01.2020; <sup>3</sup> – с 03.01.2020; <sup>4</sup> – с 11.03.2020; <sup>5</sup> – с 28.03.2021; <sup>6</sup> – с 01.04.2021.

Так, тариф за использование телескопического трапа в аэропорту г. Челябинска составляет 23 000 руб./час (без НДС), в других аэропортах РФ – в диапазоне от 2 153 до 20 021,67 руб./час (без НДС) в 2019-2020 годах и от 2 223 до 21 854,76 руб./час (без НДС) в 2021 году.

При этом тариф за использование телескопического трапа в аэропорту г. Челябинска (23 000 руб. без НДС) даже выше, чем тариф в аэропорту г. Анадырь (21 854,76 руб. без НДС), где более суровые климатические условия эксплуатации телескопических трапов и низкий уровень пассажиропотока.

Аэропорт г. Анадырь входит в состав ФКП «Аэропорты Чукотки». Эксплуатационные затраты у ФКП «Аэропорты Чукотки» существенно выше, чем у АО «Челябинское авиапредприятие», в том числе в связи с низким объемом пассажиропотока. Также в соответствии с действующим законодательством РФ фонд оплаты труда сотрудников ФКП «Аэропорты Чукотки» существенно выше фонда оплаты труда сотрудников АО «Челябинское авиапредприятие».

Более того, следует отметить, что ФКП «Аэропорты Чукотки» в условиях вечной мерзлоты при амортизации телескопических трапов применило <...>, что выше применяемого АО «Челябинское авиапредприятие» срока полезного использования телескопических трапов (5 лет и 1 мес. – 61 мес.) при расчете амортизационных отчислений, включенных в тариф. При этом данные действия АО «Челябинское авиапредприятие» обосновывает, в том числе наличием неблагоприятных климатических факторов в Челябинской области.

3. Комиссия Челябинского УФАС России, проведя детальный и всесторонний анализ имеющихся материалов дела, пришла к выводу о том, что установление АО «Челябинское авиапредприятие» приказом от 13.11.2019 № 535 высокого тарифа

за использование телескопического трапа является следствием неправильного определения амортизационной группы (четвертой амортизационной группы вместо седьмой либо восьмой амортизационной группы).

Неправильное определение АО «Челябинское авиапредприятие» амортизационной группы позволило предприятию самортизировать всю стоимость телескопических трапов за более короткий срок, что привело к увеличению затрат на амортизацию, включенных в тариф за использование телескопического трапа.

Таким образом, неправильное определение АО «Челябинское авиапредприятие» амортизационной группы и ускоренное включение затрат на амортизацию в тариф привело к установлению более высокой цены по сравнению с ценами на аналогичную услугу других аэропортов Российской Федерации.

Комиссией произведен перерасчет тарифа за использование телескопического трапа, установленного АО «Челябинское авиапредприятие» приказом от 13.11.2019 № 535, что отражено в Приложении № 3.

При расчете тарифа за использование телескопического трапа Комиссия учла информацию о сроке эксплуатации телескопического трапа СИМС-Tianda, указанного в техническом паспорте, мнение Управления Федеральной налоговой службы по Челябинской области, представленное письмом от 07.09.2020 № 23-16/002897, а также результаты опроса аэропортов, амортизирующих телескопические трапы, приведенные в Приложении № 2.

Так, в ходе проведенного опроса аэропортов Комиссией установлено, что основная часть аэропортов, амортизирующих телескопические трапы, при расчете тарифа за использование телескопического тарифа применила пятую амортизационную группу со сроком полезного использования свыше 7 лет до 10 лет включительно (11 из 16 аэропортов). При этом 7 аэропортов применили минимальный срок полезного использования имущества данной амортизационной группы – 7 лет и 1 мес. (85 мес.), 4 аэропорта применили максимальный срок полезного использования имущества – 10 лет (120 мес.).

Комиссией произведен расчет тарифа за использование телескопического трапа различными способами:

1 способ: при максимальном сроке полезного использования имущества четвертой амортизационной группы, применяемой АО «Челябинское авиапредприятие», – 7 лет (84 мес.) тариф составит 17 422 руб./час без НДС, что ниже на 24,25% действующего тарифа АО «Челябинское авиапредприятие».

2 способ: при минимальном сроке полезного использования имущества пятой амортизационной группы, применяемой большинством авиапредприятий Российской Федерации, – 7 лет и 1 мес. (85 мес.) тариф составит 17 247 руб./час без НДС, что ниже на 25,01% действующего тарифа АО «Челябинское авиапредприятие».

3 способ: при максимальном сроке полезного использования имущества пятой амортизационной группы, применяемой большинством авиапредприятий Российской Федерации, – 10 лет (120 мес.) тариф составит 12 976 руб./час без НДС, что ниже на 43,58% действующего тарифа АО «Челябинское авиапредприятие».

4 способ: при минимальном сроке полезного использования имущества седьмой амортизационной группы, учитывая срок эксплуатации телескопического трапа СИМС-Tianda, указанный в техническом паспорте (до 20 лет и более), – 15 лет и 1 мес. (181 мес.) тариф составит 9 480 руб./час без НДС, что ниже на 58,78% действующего тарифа АО «Челябинское авиапредприятие».

5 способ: при максимальном сроке полезного использования имущества седьмой амортизационной группы, учитывая срок эксплуатации телескопического трапа СИМС-Tianda, указанный в техническом паспорте (до 20 лет и более), – 20 лет (240 мес.) тариф составит 7 789 руб./час без НДС, что ниже на 66,13% действующего тарифа АО «Челябинское авиапредприятие».

6 способ: при минимальном сроке полезного использования имущества восьмой амортизационной группы, учитывая мнение Управления Федеральной налоговой службы по Челябинской области, – 20 лет и 1 мес. (241 мес.) тариф составит 7 768 руб./час без НДС, что ниже на 66,23% действующего тарифа АО «Челябинское авиапредприятие».

7 способ: при максимальном сроке полезного использования имущества восьмой амортизационной группы, учитывая мнение Управления Федеральной налоговой службы по Челябинской области, – 25 лет (300 мес.) тариф составит 6 752 руб./час без НДС, что ниже на 70,64% действующего тарифа АО «Челябинское авиапредприятие».

При этом следует отметить, что при пересчете тарифа за использование телескопического трапа происходит снижение не только затрат на амортизацию оборудования, но и общехозяйственных расходов, поскольку они рассчитываются от производственных расходов, в которые включается амортизация, а также происходит снижение размера прибыли (в денежном выражении), т.к. прибыль также рассчитывается в процентном выражении от полной себестоимости услуги.

Так, согласно пункту 13.2.1 Положения об учетной политике для целей бухгалтерского учета, утвержденного приказом генерального директора АО «Челябинское авиапредприятие» от 31.12.2018 № 612, в состав общехозяйственных расходов отражаются, в том числе амортизационные отчисления основных средств.

Таким образом, сделав расчет тарифа за использование телескопического трапа 7 различными способами, Комиссия приходит к выводу о том, что указанный тариф должен составлять в диапазоне от 6 752 до 17 422 руб./час, т.е. ниже действующего тарифа АО «Челябинское авиапредприятие» от 24,25 до 70,64%.

Комиссия считает, что установление тарифа за использование телескопического трапа в указанном диапазоне будет являться экономически обоснованным.

Согласно пункту 1.2 Разъяснения Президиума ФАС России от 07.06.2017 № 8 «О применении положений статьи 10 Закона о защите конкуренции» злоупотребление доминирующим положением характеризуется следующей совокупностью взаимосвязанных признаков:

- 1) доминирующее положение хозяйствующего субъекта;
- 2) совершение хозяйствующим субъектом действия (бездействия);
- 3) наступление или возможность наступления негативных последствий в виде недопущения, ограничения, устранения конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности, либо неопределенного круга потребителей;
- 4) наличие объективной взаимосвязи между доминирующим положением, совершением деяния и его негативными последствиями либо возможностью наступления таких последствий.

Статьей 10 ГК РФ не допускается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на рынке.

Исходя из системного толкования положений статьи 10 ГК РФ и статей 3 и 10 Закона о защите конкуренции для квалификации действий (бездействия) как злоупотребление доминирующим положением достаточно наличия (или угрозы наступления) любого из перечисленных последствий, а именно: недопущения, ограничения, устранения конкуренции или ущемления интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

В соответствии с пунктом 11 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 04.03.2021 № 2 по смыслу абзаца первой части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции во взаимосвязи с пунктами 3, 4 статьи 1 и абзацем вторым пункта 1 статьи 10 Гражданского кодекса злоупотреблением доминирующим положением признается поведение доминирующего на товарном рынке субъекта, если оно выражается в следующих формах, в том числе одной из них:

– недопущение, ограничение, устранение конкуренции на товарных рынках (например, устранение конкурентов с товарного рынка, затруднение доступа на рынок новых конкурентов);

– причинение вреда иным участникам рынка (хозяйствующим субъектам-конкурентам и потребителям, гражданам-потребителям как отдельной категории участников рынка), включая извлечение необоснованной (монопольной) выгоды за их счет, иное подобное ущемление прав участников рынка.

Установление и применение АО «Челябинское авиапредприятие» высокого тарифа за использование телескопического трапа:

– может привести к ограничению конкуренции на смежных товарных рынках, поскольку потребителями аэропортовых услуг авиапредприятия являются авиакомпании (эксплуатанты воздушных судов);

– может привести к росту цен на рынках услуг авиационных пассажирских перевозок через аэропорт г. Челябинска, и, как следствие, к ущемлению интересов авиапассажиров;

– влияет и может повлиять на выбор авиакомпанией вида пассажирского трапа (телескопического либо самоходного трапа) при осуществлении посадки-высадки пассажиров в (из) воздушное судно (воздушного судна), поскольку некоторые авиакомпании рассчитывают стоимость аэропортовых услуг при выборе вида трапа, что может сказаться на качестве оказываемых услуг, поскольку использование телескопического трапа позволяет авиакомпаниям поддерживать высокий стандарт обслуживания пассажиров с учетом климатических условий Челябинской области, способствует повышению пунктуальности отправок воздушного судна и формирование положительного имиджа авиакомпании.

<...>

Таким образом, по мнению большинства опрошенных авиакомпаний, пользующихся услугой по обеспечению посадки-высадки пассажиров с помощью телескопического трапа, установленный АО «Челябинское авиапредприятие» тариф за использование телескопического трапа является самым высоким по сравнению с другими аэропортами Российской Федерации. Так, <...> отмечает, что тариф АО «Челябинское авиапредприятие» за использование телескопического трапа в аэропорту г. Челябинска превышает тариф в аэропорту г. Екатеринбурга – в 2,2 раза, в аэропорту г. Самары – в 1,8 раза, в аэропорту г. Казани – в 2,5 раза.

Доля АО «Челябинское авиапредприятие» на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории

аэропорта г. Челябинска составляет 100%, то есть он является единственным продавцом на соответствующем товарном рынке.

Рынок, на котором действует единственный продавец (производитель), является монополией.

В состоянии монополии продавец обладает абсолютной рыночной властью, может варьировать объем оказываемых им услуг (производимых товаров), их цены и другие существенные условия продажи.

Таким образом, АО «Челябинское авиапредприятие», занимая долю в 100% на соответствующем товарном рынке, обладает на данном рынке абсолютной рыночной властью.

При этом, у АО «Челябинское авиапредприятие» отсутствует угроза наступления негативных для него последствий в случае совершения противоправных действий по отношению к потребителям (авиакомпаниям), в частности такого последствия, как расторжение соответствующих договоров (соглашений).

Следовательно, хозяйствующий субъект, не обладающий властью на рынке, под угрозой наступления негативных последствий не будет вести себя таким образом.

Учитывая, что АО «Челябинское авиапредприятие» обладает возможностью самостоятельно в одностороннем порядке оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, обладает абсолютной рыночной властью на данном рынке, действия АО «Челябинское авиапредприятие», выразившиеся в установлении монопольно высокой цены за использование телескопического трапа, является проявлением монополистической деятельности и напрямую связано с его рыночной властью.

К примеру, Комиссия отмечает, что, не смотря на естественно монопольный вид деятельности аэропортовых услуг, в отдельных субъектах РФ, где расположено несколько аэропортов в одном населенном пункте, имеется конкуренция. Так, например, в г. Москве расположено 2 аэропорта, в которых осуществляется посадка-высадка пассажиров с использованием телескопического трапа. В г. Москве тариф за использование телескопического трапа сложился следующим образом: в аэропорту «Внуково» в 2020 году тариф составляет 3 100 руб., в 2021 году – 3 240 руб., в аэропорту «Шереметьево» в 2020 году – 2 153 руб., в 2021 году – 2 223 руб.

Таким образом, установление и применение АО «Челябинское авиапредприятие» монопольно высокой цены за использование телескопического трапа приводит к ущемлению интересов авиакомпаний и неопределенного круга лиц, поскольку затраты на аэропортовые услуги, в отношении которых не осуществляется государственное регулирование цен (сборов, тарифов), являются стабильным элементом общей базы расходов авиакомпаний, работающих в условиях конкуренции, постоянно контролирующих свои расходы и стремящихся к их снижению.

Кроме того, АО «Челябинское авиапредприятие» в связи с амортизацией телескопических трапов за более короткий срок может получить выгоду, которая состоит в уменьшении размера налоговых платежей вследствие снижения налоговой базы по налогу на имущество и налоговой базы по налогу на прибыль.

Амортизация телескопических трапов за более короткий срок способствует переносу стоимости телескопических трапов на себестоимость услуги более быстрыми темпами. Амортизация основных средств ускоренными темпами повышает быструю окупаемость вложенных средств. При этом согласно нормам действующего законодательства, в том числе налогового, ускоренная амортизация применяется к

объектам и технологиям высокой энергетической эффективности. Телескопические трапы не относятся к объектам высокой энергетической эффективности.

Таким образом, применение ускоренной амортизации для телескопических трапов является, по мнению Комиссии, неправомерным.

С учетом изложенного, действия АО «Челябинское авиапредприятие» по установлению и применению монопольно высокой цены за использование телескопического трапа являются злоупотреблением доминирующим положением на рынке услуг по наземному обслуживанию (услуги по обеспечению посадки-высадки пассажиров) на территории аэропорта г. Челябинска, и приводят или могут привести к ущемлению интересов авиакомпаний в сфере предпринимательской деятельности, а также неопределенного круга лиц (авиапассажиров).

Таковыми действиями АО «Челябинское авиапредприятие» нарушает запрет, установленный пунктом 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

На заседании Комиссии, состоявшейся 12.04.2021, Челябинское УФАС России ознакомило АО «Челябинское авиапредприятие» с заключением об обстоятельствах дела № 074/01/10-1642/2020 (исх № ЕР/4430/2021 от 12.04.2021) о нарушении антимонопольного законодательства, а также направило его в адрес авиапредприятия для подготовки письменных возражений.

АО «Челябинское авиапредприятие» письменные возражения по заключению об обстоятельствах дела № 074/01/10-1642/2020 в адрес Челябинского УФАС России не представило. На заседании Комиссии, состоявшемся 20.04.2021, представители АО «Челябинское авиапредприятие» по доверенности от 01.04.2021 № 37 от письменных возражений по данному заключению воздержались.

Согласно Постановлению Конституционного Суда РФ от 24.06.2009 № 11-П необходимым элементом общего понятия состава правонарушения и предпосылкой возложения юридической ответственности является вина привлекаемого к ней лица. Административный орган не может ограничиваться формальной констатацией лишь факта нарушения установленных законом правил, не выявляя иные связанные с ним обстоятельства, в том числе наличие или отсутствие вины соответствующих субъектов.

Действующее законодательство определяет вину юридического лица (как субъекта административного правонарушения, не обладающего возможностью психического отношения к совершенному противоправному деянию) как наличие у него возможности для соблюдения правил и норм, за нарушение которых предусмотрена административная ответственность, и непринятии всех зависящих от него мер по их соблюдению. Следовательно, в отношении юридических лиц требуется лишь установление того, что у соответствующего лица имелась возможность для соблюдения норм законодательства, но им не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению.

Вина АО «Челябинское авиапредприятие» выразилась в том, что у него имелась возможность установить экономически обоснованный тариф за использование телескопического трапа.

Доказательства, свидетельствующие о принятии АО «Челябинское авиапредприятие» всех зависящих от него мер для соблюдения правил и норм, за нарушение которых антимонопольным законодательством предусмотрена ответственность, отсутствуют.

Материалами дела опровергается тот факт, что вменяемое ответчику нарушение антимонопольного законодательства было вызвано чрезвычайными, объективно

непредотвратимыми обстоятельствами и другими непредвидимыми, непредотвратимыми препятствиями, находящимися вне контроля данного юридического лица, при соблюдении им той степени заботливости и осмотрительности, какая требовалась от него в целях надлежащего исполнения обязанностей по соблюдению требований антимонопольного законодательства.

Учитывая изложенное, Комиссия считает вину АО «Челябинское авиапредприятие» в нарушении пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции установленной.

Учитывая изложенное, Комиссия считает необходимым выдать АО «Челябинское авиапредприятие» предписание о прекращении злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1, 2 и 4 статьи 41, статьей 49, статьей 50 Закона о защите конкуренции Комиссия,

### **РЕШИЛА:**

1. Признать действия АО «Челябинское авиапредприятие» (ИНН 7450003519; ОГРН 1027402816671), выразившиеся в установлении монопольно высокой цены за использование телескопического трапа, нарушением пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

2. Выдать АО «Челябинское авиапредприятие» (ИНН 7450003519; ОГРН 1027402816671) предписание о прекращении злоупотребления хозяйствующим субъектом доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции.

3. Передать материалы настоящего дела должностному лицу Челябинского УФАС России для решения вопроса о привлечении к административной ответственности АО «Челябинское авиапредприятие» (ИНН 7450003519; ОГРН 1027402816671) и его должностных лиц.

Приложения:

- 1) информация об аэропортах, эксплуатирующие телескопические трапы с 2018 года – на 1 л. в 1 экз.;
- 2) информация об определении аэропортами Российской Федерации амортизационной группы телескопических трапов в целях расчета тарифа за использование телескопического трапа – на 3 л. в 1 экз.;
- 3) расчет тарифа за использование телескопического трапа – на 1 л. в 1 экз.

Председатель Комиссии <...>

Члены Комиссии <...>

<...>

<...>

Решение и (или) предписание антимонопольного органа могут быть обжалованы в арбитражный суд в течение трех месяцев со дня принятия решения или выдачи предписания. Днем принятия решения считается день его изготовления в полном объеме.

Решение и (или) предписание территориального антимонопольного органа могут быть также обжалованы в коллегиальный орган федерального антимонопольного органа в течение одного месяца со дня принятия решения или выдачи предписания.

Примечание. За невыполнение в установленный срок законного решения антимонопольного органа частью 2.2 статьи 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Привлечение к ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации, не освобождает от обязанности исполнить решение антимонопольного органа.