

РЕШЕНИЕ по делу №05-221/2015

ПК-05/4679 от 04.04.2016

Комиссия Татарстанского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее - Комиссия) в составе:

<...>

рассмотрев дело №05-221/2015 по признакам нарушения публичным акционерным обществом «Аэрофлот – российские авиалинии» (далее – ПАО «Аэрофлот», Общество) (119002, г. Москва, ул. Арбат, д.10; ИНН 7712040126) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. №135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в установлении экономически, технологически и иным образом необоснованных цен (тарифов) на авиабилеты по маршруту «Казань – Москва» и «Москва-Казань», при участии: <...> – представителя ПАО «Аэрофлот» по доверенности №Д-409/14 от 22.07.2014г.

УСТАНОВИЛА:

В Управление Федеральной антимонопольной службы по РТ неоднократно поступали обращения граждан по вопросу завышенной стоимости авиабилетов авиакомпании ПАО «Аэрофлот» по маршрутам «Казань-Москва-Казань».

По результатам мониторинга сайта международного аэропорта «Казань» было установлено, что из международного аэропорта «Казань» по маршруту «Казань-Москва» на 01.06.2015г. авиарейсы выполняли 5 авиакомпаний, а именно ПАО «Аэрофлот», ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО», ЗАО «Ред Вингс», ОАО Авиационная компания «Уральские авиалинии».

В целях объективного и всестороннего рассмотрения поступивших обращении Татарстанским УФАС России были направлены соответствующие запросы в адрес: ПАО «Аэрофлот», ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО» (по маршрутам «Казань – Москва» и «Москва-Казань»), ООО «Авиакомпания «Победа», ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (по маршруту «Уфа-Москва»).

Также, был проведен анализ информации содержащейся на официальных сайтах вышеуказанных авиакомпаний. В частности была проанализирована информация о стоимости авиабилетов экономического класса обслуживания по маршрутам «Казань – Москва» и «Москва-Казань» на авиарейсы с вылетом из Казани 15 июля, 15 августа и 15 сентября 2015 года.

В результате анализа Управлением было установлено следующее:

Авиакомпания	Цена на 15 июля 2015г. (экономический класс), руб.	Цена на 15 августа 2015г. (экономический класс), руб.	Цена на 15 сентября 2015г. (экономический класс), руб.
ПАО «Аэрофлот»	6732 до 23464	8464. до 23646	5732 до 23464
ОАО «Авиакомпания «Сибирь»	6800	6800 до 10175	5300
ОАО «Авиационная компания «ТРАНСАЭРО»	3223 до 5663	2911 до 5351	1436 до 3876
ЗАО «Ред Вингс»	4950 до 7350	4140 до 6350	3150 до 5450
ОАО «Авиационная компания «Уральские авиалинии»	4950 до 7350	4140 до 6350	3150 до 5450

Из письменных пояснений ПАО «Аэрофлот» (исх.126-1398 от 25.06.2015, вх. №7792 от 26.06.2015) следует, что цены на авиабилеты по маршрутам «Казань – Москва» и «Москва-Казань» формируются путем применения динамического ценообразования, в частности применения многоуровневой структуры тарифов в рамках одного направления в зависимости от характера спроса.

Также из представленной ПАО «Аэрофлот» информации о динамике изменений тарифов на маршрутах «Казань – Москва» и «Москва-Казань» было установлено, в 2014г. - первом полугодии 2015г. в рамках экономического класса обслуживания ПАО «Аэрофлот» установлено 11 подклассов бронирования с широким диапазоном цен (тарифов). Кроме того, в ходе анализа вышеуказанной информации установлено, что некоторые подклассы бронирования имеют почти идентичные условия применения тарифа, однако уровень тарифов по данным подклассам существенно различается.

Так, в группе тарифов экономического класса обслуживания существуют следующие тарифы: «Премиум» (классы бронирования Y, B), «Оптимум» (классы бронирования M, U, K, H, L), «Бюджет» (Q, T, E, N).

Вместе с тем, условия применения тарифов внутри одной группы тарифов различались между классами бронирования только по сроку действия обязательств по перевозке.

Класс обслуживания	Группа тарифов	Класс бронирования/Код тарифа	Срок действия обязательств по перевозке
	Премиум	Y/YOWRF	Y-365 дней
		B/BOWRF	B-360 дней
	Оптимум	M/MEXOWRF	M-365 дней
		U/UEXOWRF	U-360 дней
		K/KEOWRF	K-355 дней

Эконом класс	Бюджет	L/LEXOWRF	L-345 дней
		Q/QPROWRF	Q-180 дней
		T/TPXOWRF	T-175 дней
		E/EPXOWRF	E-170 дней
		N	N-165 дней

Вышеуказанные обстоятельства послужили основанием для возбуждения в отношении ПАО «Аэрофлот» дела №05-221/2015 по признакам нарушения части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Проверив обоснованность доводов, содержащихся в письменных объяснениях лиц, участвующих в деле, и устных выступлениях присутствующих на заседании представителей ПАО «Аэрофлот», участвующих в деле, изучив материалы дела, Комиссия приходит к следующему.

В соответствии с частью 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции», запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц.

В соответствии со статьей 5 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ «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.

В соответствии с частью 3 статьи 5 Федерального закона №135-ФЗ от 26.07.2006 «О защите конкуренции» доминирующим признается положение каждого хозяйствующего субъекта из нескольких хозяйствующих субъектов (за исключением финансовой организации), применительно к которому выполняются в совокупности следующие условия:

1. совокупная доля не более чем трех хозяйствующих субъектов, доля каждого из которых больше долей других хозяйствующих субъектов на соответствующем товарном рынке, превышает пятьдесят процентов, или совокупная доля не более чем пяти хозяйствующих субъектов, доля каждого из которых больше долей других хозяйствующих субъектов на соответствующем товарном рынке, превышает семьдесят процентов (настоящее положение не применяется, если доля хотя бы одного из указанных хозяйствующих субъектов менее чем восемь процентов);
2. в течение длительного периода (в течение не менее чем одного года или, если такой срок составляет менее чем один год, в течение срока существования соответствующего товарного рынка) относительные размеры долей хозяйствующих субъектов неизменны или подвержены малозначительным изменениям, а также доступ на соответствующий товарный рынок новых конкурентов затруднен;
3. реализуемый или приобретаемый хозяйствующими субъектами товар не может быть заменен другим товаром при потреблении (в том числе при потреблении в производственных целях), рост цены товара не обуславливает соответствующее такому росту снижение спроса на этот товар, информация о цене, об условиях реализации или приобретения этого товара на соответствующем товарном рынке доступна неопределенному кругу лиц.

В целях оценки положения ПАО «Аэрофлот» на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань», в соответствии с «Порядком проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке», утвержденным приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее – Порядок), Татарстанским УФАС России был проведен анализ состояния конкурентной среды на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань».

Исследование товарного рынка проводилось за период с 01.01.2014г. по 30.06.2015г., так как для целей исследования необходимо изучение сложившихся характеристик рассматриваемого товарного рынка, ввиду того, что в данный период просматриваются признаки нарушения ПАО «Аэрофлот» антимонопольного законодательства.

Продуктовые границы рынка – услуги регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань».

Географическими границами рынка услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань» является авиалиния «Казань-Москва» («Москва-Казань»).

По результатам анализа 15 декабря 2015г. составлен Аналитический отчет о состоянии конкуренции на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань».

Татарстанским УФАС России установлено, что ПАО «Аэрофлот», ОАО «Авиакомпания Сибирь» занимают доминирующее положение на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань».

Аналитический отчет о состоянии конкуренции на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань» приобщен к материалам дела, копия вышеуказанного отчета получена ПАО «Аэрофлот».

По результатам ознакомления с материалами анализа состояния конкурентной среды на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань» ПАО «Аэрофлот» представило письменные возражения на вышеуказанный анализ состояния конкуренции, которые были приобщены Председателем Комиссии к материалам дела.

В своем отзыве на аналитический отчет Татарстанского УФАС России ПАО «Аэрофлот» выразило своё несогласие с продуктовыми границами товарного рынка, указывая при этом на наличие у услуги регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань» услуг заменителей.

Комиссия Татарстанского УФАС России не согласна с доводами ПАО «Аэрофлот», изложенными в отзыве считает их несостоятельными по следующим основаниям.

Анализ состояния конкурентной среды, проведен Татарстанским УФАС России в целях установления доминирующего положения хозяйствующего субъекта (хозяйствующих субъектов) в соответствии с Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденным Приказом ФАС России от 28.04.2010г. № 220, которым не предусмотрено отражение в аналитическом отчете состояния конкурентной среды выявленных в рамках рассмотрения дела нарушений антимонопольного законодательства.

Выводы о времени перевозки пассажиров железнодорожным транспортом были сделаны на основании изучения информации, размещенной из открытых источников, в том числе на основании сведений о времени нахождения в пути поездов, совершающих перевозку пассажиров по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань», размещенных на официальном сайте ОАО «Российские железные дороги» www.rzd.ru (Свидетельство о регистрации СМИ Эл № ФС77-25927). В частности, фирменный поезд № 001Г находится в пути 11 час. 25 мин., поезд № 111 – 13 час. 13 мин., поезд № 023Г – 12 час. 28 мин; №015Е – 11 часов 26 минут.

На основании вышеизложенного, Татарстанским УФАС России в аналитическом отчете было указано среднее время перевозки железнодорожным транспортом – примерно 12 час.

Выводы о времени перевозки пассажиров автомобильным транспортом были сделаны на основании действующих в Российской Федерации правил дорожного движения, а также сведений, содержащихся в открытых источниках информации.

Расстояние от г. Казани до г. Москва по автомобильным дорогам составляет 810-820 км.

В соответствии с пунктом 10.2. Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (далее – Правила дорожного движения Российской Федерации), в населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а в жилых зонах и на дворовых территориях не более 20 км/ч. По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может разрешаться повышение скорости (с установкой соответствующих знаков) на участках дорог или полосах движения для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения, установленные для соответствующих видов транспортных средств на автомагистралях.

Согласно пункту 10.3. Правил дорожного движения Российской Федерации вне населенных пунктов разрешается движение:

- легковым автомобилям и грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т на автомагистралях - со скоростью не более 110 км/ч, на остальных дорогах - не более 90 км/ч;
- междугородним и маломестным автобусам и мотоциклам на всех дорогах - не более 90 км/ч;
- другим автобусам, легковым автомобилям при буксировке прицепа, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т на автомагистралях - не более 90 км/ч, на остальных дорогах - не более 70 км/ч;
- грузовым автомобилям, перевозящим людей в кузове, - не более 60 км/ч;
- транспортным средствам, осуществляющим организованные перевозки групп детей, - не более 60 км/ч.

Исходя из существующих Правил дорожного движения Российской Федерации, учитывая расстояние по автомобильным дорогам от г. Казани до г. Москва, а также тот факт, что автомобильная дорога от г. Казани до г. Москва пролегает через ряд населенных пунктов, Татарстанским УФАС России обоснованно было указано среднее время перевозки автомобильным транспортом – 9 час.

Таким образом, в результате анализа состояния конкурентной среды на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань» Татарстанским УФАС России правильно установлено отсутствие у данной услуги услуг-заменителей, и, следовательно, за продуктовые границы вышеуказанного товарного рынка правомерно приняты услуги регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань».

В ходе рассмотрения настоящего дела ПАО «Аэрофлот» были даны следующие пояснения по существу рассматриваемого дела (вх. № 10286 от 18.08.2015г.; вх. № 11880 от 21.09.2015г.; вх. № 12367 от 28.09.2015г., исх. 126-2716 от 29.12.2015г.).

Цены на авиабилеты на маршруте «Казань-Москва» не устанавливаются на ежедневной основе и не имеют прямой зависимости от сроков приобретения авиабилета.

Предложение к продаже по классам бронирования производится посредством применения в ПАО «Аэрофлот» автоматизированной системы управления загрузкой – «Sabre AirVision Revenue Manager» на основе анализа текущей и прогнозируемой загрузки рейсов (спроса и предложения на конкретный рейс). Также представителями ПАО «Аэрофлот» были даны пояснения об основных принципах работы вышеуказанной системы, в частности представители пояснили, что при увеличении спроса на конкретный авиарейс система управления загрузкой – «Sabre AirVision Revenue Manager» прекращает реализацию более низких по стоимости классов бронирования и предлагает к реализации классы бронирования с более высоким уровнем пассажирских тарифов, установленных ПАО Аэрофлот».

В случае снижения спроса на конкретный авиарейс система управления загрузкой – «Sabre AirVision Revenue Manager» приостанавливает реализацию классов бронирования с более высоким уровнем тарифов и предлагает к реализации авиабилеты с более низким классом бронирования и уровнем тарифа до тех пор пока спрос на конкретный авиарейс не возрастет.

Уровни тарифов устанавливаются Департаментом управления сетью и доходами ПАО «Аэрофлот» на основании положения о Департаменте. Уровни пассажирских тарифов разрабатываются на основе анализа активности бронирования авиаперевозок и конъюнктуры рынков на маршрутах. Каких-либо внутренних документов (приказов, распоряжений и иных актов), утверждающих тарифы на маршрутах авиаперевозок, осуществляемых ПАО «Аэрофлот», в том числе на маршрутах «Казань-Москва», «Москва-Казань», Обществом не издается.

На маршрутах «Казань-Москва» и «Москва-Казань» ПАО «Аэрофлот» применяет группы тарифов экономического и бизнес классов обслуживания.

Общество указывает, что применение нескольких тарифов на воздушной линии предусмотрено законодательством Российской Федерации, а именно, в соответствии с пунктом 15 Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.09.2008г. № 155, между двумя пунктами может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по размеру денежной суммы (далее - уровень тарифа) и/или условиям применения тарифа. Количество пассажирских мест, предлагаемых для бронирования перевозки по уровням тарифов, определяется перевозчиком.

Согласно письменных пояснений ПАО «Аэрофлот» Обществом не производится расчет тарифов на перевозки в прямой зависимости

от себестоимости и рентабельности рейсов на отдельно взятом маршруте («Казань-Москва» или ином маршруте). Ценообразование ПАО «Аэрофлот» определяется характером его деятельности как авиакомпании – необходимостью получения таких доходов от основной деятельности, которые могут обеспечить полную безопасность полетов, высокий уровень обслуживания пассажиров, а также устойчивое финансовое положение Общества и возможность дальнейшего развития.

Динамика изменения уровня тарифов на маршрутах «Казань-Москва», «Москва-Казань» за период с 01.01.2014г. по 01.06.2015г. отражена в Таблице № 1. (на основании информации, представленной ПАО «Аэрофлот» (исх. № 126-1398 от 25.06.2015г.)).

Описание условий применения тарифов ПАО «Аэрофлот» внутри Российской Федерации, действовавших в период с 21.06.2014 по 01.06.2015 отражено в Таблице № 2 (на основании информации, представленной ПАО «Аэрофлот» (исх. № 126-1398 от 25.06.2015г.)).

Таблица № 1.

Динамика изменения тарифов регулярной структуры на маршрутах «Казань-Москва», «Москва-Казань» за период с 01.01.2014г. по 01.06.2015г.

Класс обслуживания	Код бронирования / Код тарифа	Дата изменения уровня опубликованных тарифов, руб.								
		с 01.01.2014 по 20.01.2014	с 21.01.2014 по 11.04.2014	с 12.04.2014 по 17.04.2014	с 18.04.2014 по 07.08.2014	с 08.05.2014 по 02.06.2014	с 03.06.2014 по 20.06.2014	с 21.06.2014 по 24.09.2014	с 25.09.2014 по 20.11.2014	с 21.11.2014 по 08.12.2014
Эконом класс	NPXOWRF	2000	1000	Не применялся	Не применялся	Не применялся	Не применялся	Не применялся	Не применялся	Не применялся
	EPXOWRF	2500	1500	2000	3000	Не применялся	Не применялся	Не применялся	Не применялся	Не применялся
	TPXOWRF	3000	2500	2500	3500	4000	4000	3200	3750	3750
	QPXOWRF	3500	3500	3500	4500	4500	5000	4000	4500	4500
	LEXOWRF	4500	4500	4500	4500	6000	6000	6000	5580	5580
	HEXOWRF	6000	6000	6000	7500	7500	7500	6975	6975	6975
	KEXOWRF	7500	7500	7500	10000	10000	10000	9300	9300	9300
	UEXOWRF	10000	10000	10000	12500	12500	12500	12500	11625	11625
	MEXOWRF	12500	12500	12500	15000	15000	15000	13950	13950	13950
	BOWRF	15000	15000	15000	20000	20000	20000	19000	19000	15500
YOWRF	20000	20000	20000	25000	25000	25000	23750	23750	17000	

* Уровни тарифов указаны на авиаперелеты в одном направлении

** Уровни тарифов не включают в себя топливный сбор, сбор за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, а также иные сборы, взимаемые ПАО «Аэрофлот» на основании внутренних указаний.

Таблица № 2.

Общие правила применения тарифов ПАО «Аэрофлот» для пассажирских перевозок в пределах Российской Федерации в период с 21.06.2014 по 01.06.2015

Класс бронирования	Y	B	M	U	K	H	L	Q	T
Минимальный срок нахождения в пункте назначения	Без ограничения								
Открытая дата обратного вылета	Разрешена			Не разрешена				Не разрешена	
Срок действия обязательства по перевозке	365 дней	360 дней	365 дней	360 дней	355 дней	350 дней	345 дней	180 дней	175 дней
Возврат провозной платы									

до окончания установлено времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс		Разрешено с удержанием платы	Не разрешается
Возврат провозной платы после окончания установленного времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс	Разрешено удержания платы	без	Не разрешается
Изменение условий перевозки до времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу)	Разрешено	без	Разрешено с платой в размере 1500 руб внутри зоны А; С платой в размере 2500 руб. ежду пунктами зон А и В и внутри зоны В (Зона А-европейская часть РФ, зона В-остальные пункты РФ)
Изменение условий перевозки после времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу)	доплаты		Не разрешается
Скидки для детей до 2-х лет без предоставления отдельного места	100%		
Скидки для детей до 12 лет с предоставлением отдельного места	без сопровождения взрослых (для детей от 5 до 12 лет) скидка не предоставляется, с сопровождением взрослых -50%		Без сопровождения взрослых (для детей от 5 до 12 лет) скидка не предоставляется, с сопровождением взрослых -25%

Представителями ПАО «Аэрофлот» были даны пояснения, что количество пассажирских мест, предлагаемых для бронирования перевозки по уровням тарифов, определяется перевозчиком, право выбора определенного класса бронирования предоставляется потребителю на этапе бронирования перевозки на сайте, в call-center, в офисах продаж ПАО «Аэрофлот» или уполномоченных агентов ПАО «Аэрофлот» согласно предложенным к продаже классам бронирования на определенную дату вылета пассажира и конкретный рейс.

Письмом исх. от 20.11.2015г. № 126-2388 ПАО «Аэрофлот» была представлена информация о средних затратах ПАО «Аэрофлот» на перевозку одного пассажира по маршрутам «Казань-Москва», «Москва-Казань» и «Москва-Казань-Москва» в 2014 и 2015 годах (Таблица № 3).

Таблица № 3.

Производственные показатели	2014 год			8 месяцев 2015 года		
	«Москва-Казань»	«Казань-Москва»	«Москва-Казань-Москва»	«Москва-Казань»	«Казань-Москва»	«Москва-Казань-Москва»
1. Прямые переменные расходы	2975	2978	5953	3423	3426	6848
1.1 Расходы связанные с пассажирами	754	932	1686	931	1035	1967
Бортпитание	252	287	539	279	229	508
Бортпосуда	7	7	15	11	11	22
Сервис	27	27	53	36	36	72
Пассажирский сбор	146	290	436	154	305	459
Бронирование	310	309	619	437	439	876
Прочие расходы связанные с пассажирами	12	12	24	14	14	29
1.2 Расходы связанные с полетом	2221	2046	4267	2491	2390	4882
В том числе						
ГСМ	915	926	1842	1010	1058	2068
Сбор за посадку в аэропорту	277	404	681	307	406	767
ТКО и прочие						

авиационные услуги в аэропорту	776	448	1223	902	567	1469
Аэронавигация	105	143	248	112	154	266
Прочие прямые расходы	148	125	273	161	150	311
2. Прямые постоянные расходы, связанные с самолетом о летно-техническим составом	1157	1231	2388	1595	1723	3318
3. Прочие производственные и накладные расходы	400	390	790	521	519	1040
Общая сумма расходов	4532	4599	9132	5539	5667	11206

Средние затраты на осуществление авиаперевозки включают все расходы, связанные с выполнением рейса, обслуживание пассажиров и самолетов в аэропортах вылета/прилета согласно действующим нормативным документам, расходы на авиационное топливо (ГСМ), необходимое для полета воздушного судна.

В стоимость рейса включаются расходы на содержание экипажей воздушных судов, расходы на владение воздушным судном, содержание его в исправном состоянии, которые включаются в стоимость рейса через приведенные расходы на 1 летный час полета воздушного судна по маршруту.

Управление не согласно с доводами ПАО «Аэрофлот» о том, что Общество правомочно устанавливать тарифы с различными ценами и одинаковыми условиями применения в силу положения пункта 15 Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.09.2008г. № 155.

Комиссией установлено, что на дату возбуждения настоящего дела условия применения тарифов экономического класса обслуживания с классами бронирования (коды тарифов YOWRF, BOWRF, MEXOWRF, UEXOWRF, KEXOWRF, HEXOWRF, LEXOWRF, QPXOWRF, TPXOWRF, EPXOWRF, NPXORF) являются практически одинаковыми (минимальный срок нахождения в пункте назначения, наименование условий перевозки после времени отправления рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу, изменение условий перевозки до времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при наличии мест по оплаченному тарифу и т.д.)).

По вышеуказанным тарифам оказывалась одна и та же услуга регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва» и «Москва-Казань», вышеуказанные тарифы внутри групп имеют одинаковые условия применения, однако имеют существенное различие по стоимости.

Согласно части 5 статьи 64 Воздушного кодекса Российской Федерации плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками.

В соответствии с пунктами 14, 15 Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.09.2008г. № 155 (далее – Правила № 155) каждому прямому и сквозному тарифу устанавливаются условия применения тарифа. Условия применения тарифа описываются набором категорий и их значений, которые формируются в установленном порядке. Между двумя пунктами может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по размеру денежной суммы (далее – уровень тарифа) и/или условиям применения тарифа. Количество пассажирских мест, предлагаемых для бронирования перевозки по уровням тарифов, определяется перевозчиком.

Комиссия Татарстанского УФАС России признает обоснованным довод ПАО «Аэрофлот» о том, что пункт 15 Правил № 155 позволяет авиаперевозчикам устанавливать несколько пассажирских тарифов различающихся только стоимостью тарифа (по размеру денежной суммы) при одинаковых условиях применения тарифов.

Вместе с тем, Правила формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденные Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.09.2008г. № 155, не представляют авиаперевозчикам, занимающим доминирующее положение на определенном рынке авиаперевозок, право произвольного установления различных цен тарифов при одинаковых условиях применения тарифов без экономического, технологического либо иного обоснования, в том числе подтвержденного документально.

Правила формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденные Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.09.2008г. № 155 подлежат применению всеми перевозчиками независимо от того занимают ли они доминирующее положение на определенном рынке услуг.

По итогам проведения анализа состояния конкурентной среды на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва» и «Москва-Казань» установлено, что ПАО «Аэрофлот» в соответствии со статьей 5 Федерального закона от 26.07.2006г. №135-ФЗ «О защите конкуренции» занимает на вышеуказанном товарном рынке доминирующее положение.

В связи с этим на ПАО «Аэрофлот» распространяется действие не только законодательства Российской Федерации в сфере авиаперевозок, но и нормы антимонопольного законодательства, в том числе в части обязанности по недопущению совершения действий, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц, в том числе установления экономического, технологического и иным образом необоснованных цен (тарифов) на авиаперевозки по направлениям «Казань-Москва», «Москва-Казань», если иное не установлено федеральным законом.

Согласно статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации не допускается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на рынке.

В нарушение статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации ПАО «Аэрофлот» злоупотребляло доминирующим положением

на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва» и «Москва-Казань», используя права, закрепленные статьей 64 Воздушного кодекса Российской Федерации и Правилами № 155.

В ходе рассмотрения дела ПАО «Аэрофлот» не представило Комиссии Татарстанского УФАС России экономического, технологического или иного обоснования правомерности действий общества в части установления различных в денежном выражении тарифов при одинаковых условиях их применения.

Правовая позиция Татарстанского УФАС России подтверждается сложившейся судебной практикой, в том числе по следующему судебному акту: А65-23529/2013, в котором судом сделан аналогичный вывод о том, что Правила № 155 не представляют авиаперевозчикам занимающим доминирующее положение на определенном рынке авиаперевозок, право произвольного установления различных цен тарифов при одинаковых условиях применения тарифов без экономического, технологического либо иного обоснования.

С учетом вышеизложенного, установление ПАО «Аэрофлот» различных в денежном выражении тарифов при одинаковых условиях их применения является неправомерным в силу несоблюдения Обществом ограничений, установленных Федеральным законом от 26.07.2006г. №135-ФЗ «О защите конкуренции», в части обоснования правомерности установления таких тарифов.

Пунктом 4 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.06.2008г. № 30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства» разъяснено, что исходя из системного толкования положений статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации и статей 3 и 10 Закона о защите конкуренции для квалификации действий (бездействия) как злоупотребления доминирующим положением достаточно наличия (или угрозы наступления) любого из перечисленных последствий, а именно: недопущения, ограничения, устранения конкуренции или ущемления интересов других лиц.

Вышеуказанные действия ПАО «Аэрофлот» могут иметь своим результатом ущемление интересов пассажиров, пользующихся услугами Общества, занимающего доминирующее положение, поскольку пассажиры получают одинаковый комплекс услуг (летят одним рейсом с одинаковым набором услуг, в том числе по питанию, обслуживанию, размещены в соседних креслах и т.п.), оплачивая их фактически по разным ценам, без раскрытия каких-либо установленных критериев, позволяющих приобрести билет по более приемлемой цене, и как указывалось ранее, без надлежащего экономического, технологического или иного обоснования таких различий со стороны перевозчика.

По итогам изучения представленных ПАО «Аэрофлот» документов и пояснений, а также изучения материалов дела, Комиссия Татарстанского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства приходит к выводу о том, что действия ПАО «Аэрофлот» в части установления экономически, технологически и иным образом необоснованных цен (тарифов) на авиаперевозки по направлениям «Казань-Москва» и «Москва-Казань», не могут являться допустимыми, так как приводят (могут привести) к ущемлению прав и законных интересов потребителей услуги регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва» и «Москва-Казань».

Вместе с тем, в ходе рассмотрения дела ПАО «Аэрофлот» сообщило в Татарстанское УФАС России о том, что Обществом с 1 сентября 2015 года были утверждены новые условия применения тарифов по каждой брендовой группе в экономическом классе обслуживания, согласно которым все тарифы на линии «Казань-Москва» и «Москва-Казань» стали отличаться между собой по условиям применения (Таблица № 4).

Таблица №4

Действующие правила применения тарифов ПАО «Аэрофлот» экономического класса по маршрутам «Москва-Казань» и «Казань – Москва»

Класс бронирования	Y	B	M	U	K	H	L	Q	T
Открытая дата обратного вылета	разрешена	разрешена	Не разрешена	Не разрешена	Не разрешена	Не разрешена	Не разрешена	Не разрешена	Не разрешена
Срок действия обязательства по перевозке	365 дней	360 дней	365 дней	360 дней	355 дней	350 дней	345 дней	180 дней	175 дней
Срок оплаты и выписки авиабилета	Без ограничения	Действуют ограничения 1	Действуют ограничения 1	Действуют ограничения 1	Действуют ограничения 2	Действуют ограничения 3	Действуют ограничения 3	Действуют ограничения 4	Действуют ограничения 5
Норма провоза бесплатного багажа	2 места	2 места	1 место	1 место	1 место	1 место	1 место	1 место	1 место
Бонусные мили	200%	200%	150%	150%	150%	150%	150%	75%	75%
Возврат провозной платы до окончания времени регистрации пассажиров на указанный в	Разрешен без удержания платы	Разрешен с удержанием суммы 1500 руб	Разрешен с удержанием суммы 1500 руб	Разрешен с удержанием суммы 1500 руб	Разрешен с удержанием суммы 1500 руб	Разрешен с удержанием суммы 1500 руб	Разрешен с удержанием суммы 1500 руб	Разрешен с удержанием суммы 1500 руб	Разрешен с удержанием суммы 1500 руб
							Разрешен с удержанием платы в сумме 1500 руб и взиманием неустойки в размере 25% от тарифа при отказе от перевозки менее чем за 24 часа до окончания	Не разрешен	Не разрешен

билете рейс							установленного времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс		
Возврат провозной платы после окончания установленного времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс	Разрешен без удержания платы	Не разрешен	Не разрешен	Не разрешен	Не разрешен	Не разрешен	Не разрешен	Не разрешен	Не разрешен
Изменение условий перевозки до времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу)	разрешено без доплат	разрешено без доплат	разрешено без доплат	Разрешено с платой в размере 1500 руб.	Разрешено с платой в размере 1500 руб.	Разрешено с платой в размере 1500 руб.	Разрешено с платой в размере 1500 руб.	Разрешено с платой в размере 1500 руб.	Разрешено с платой в размере 1500 руб.
Изменение условий перевозки после времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу)	Разрешено без доплат	Не разрешено	Не разрешено	Не разрешено	Не разрешено	Не разрешено	Не разрешено	Не разрешено	Не разрешено
Скидки для детей до 12 лет с предоставлением отдельного места	50%	50%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%

1. – если бронирование сделано за 14 и более дней до вылета-оплата и выписка авиабилета производится в течении 14 дней после бронирования;

- если бронирование сделано от 13 до 2 дней до вылета – оплата и выписка авиабилета производится в течении 48 часов после бронирования;

- если бронирование сделано менее чем за 2 дня до вылета – оплата и выписка авиабилета производится в момент бронирования.

2) – если бронирование сделано за 7 и более дней до вылета – оплата авиабилета производится в течении 7 дней после бронирования;

- если бронирование сделано от 6 до 2 дней до вылета – оплата и выписка авиабилета производится в течении 48 часов после бронирования;

- если бронирование сделано менее чем за 2 дня до вылета – оплата и выписка авиабилета производится в момент бронирования.

3) - оплата и выписка авиабилета производится в течении 48 часов после бронирования.

4) – оплата и выписка авиабилета производится в течении 24 часов после бронирования.

Вместе с тем, ПАО «Аэрофлот» представило информацию о применяемых обществом с 26.09.2015 тарифов на перевозку пассажиров по маршруту «Казань-Москва» и «Москва-Казань» (Таблица №5).

Таблица №5

	Срок действия тарифа	
Тариф	26.09.2015-14.10.2015	01.12.2015

R	1000	-
N	2250	2500
E	3250	3500
T	4250	4500
Q	5250	5500
L	6250	7000
H	7750	8500
K	9250	10000
U	11250	12500
M	13250	15000
B	15000	20000
Y	20000	25000

Динамика средних цен на авиабилеты ПАО «Аэрофлот» действующих в 2014-2015г.г. в рамках экономического класса обслуживания по маршрутам «Казань-Москва» и «Москва-Казань» представлена на рис.1

Вышеуказанные данные свидетельствуют о том, что в период рассмотрения дела №05-221/2015 в отношении ПАО «Аэрофлот», были открыты к продаже тарифы более дешевых подклассов, которые в предыдущие периоды были недоступны, что в конечном итоге привело к значительному снижению цен в период рассмотрения настоящего дела.

Кроме того, согласно представленной в рамках рассмотрения дела ПАО «Аэрофлот» информации большая часть билетов на линии «Москва-Казань» и «Казань-Москва» продается по цене ниже себестоимости.

Таким образом, в рамках рассмотрения настоящего дела ПАО «Аэрофлот» были представлены документы подтверждающие устранение вышеуказанного нарушения антимонопольного законодательства в добровольном порядке, а именно: утверждены новые условия применения тарифов по каждой брендовой группе в экономическом классе обслуживания, открыты к продаже тарифы более дешевых подклассов.

Таким образом, Комиссией установлен факт добровольного устранения нарушения, послужившего основанием для возбуждения рассматриваемого дела, основания для выдачи предписания отсутствуют.

На основании изложенного Комиссия, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 4 статьи 41, пунктом 1 части 1 статьи 48, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

РЕШИЛА:

1. Признать публичное акционерное общество «Аэрофлот – российские авиалинии» (119002, г. Москва, ул. Арбат, д.10; ИНН 7712040126) нарушившим часть 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006г. №135-ФЗ «О защите конкуренции», в части установления экономически, технологически и иным образом необоснованных высоких тарифов экономического класса обслуживания на регулярные пассажирские перевозки воздушным транспортом по маршрутам «Казань-Москва» и «Москва-Казань», повлекшего собой ущемление интересов других лиц.

2. Передать материалы настоящего дела должностному лицу, уполномоченному рассматривать дела об административных правонарушениях, для возбуждения административного производства по фактам, указанным в настоящем решении.

<...>