

РЕШЕНИЕ № 5

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства, рассмотрев дело № 3-1/26 по признакам нарушения ОАО «Владивосток Авиа» (местонахождение: 692760, Приморский край, г. Артём, ул. Портовая, 41; место осуществления деятельности: 680031, г. Хабаровск, Матвеевское шоссе, 28 Б), части 1 статьи 10 Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции), установила:

В Управление Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю поступило заявление гр.З на действия ОАО «Владивосток Авиа» по увеличению размера топливного сбора, взимаемого дополнительно, сверх пассажирского тарифа, при перевозке пассажиров по маршрутам Хабаровск – Ниигата – Хабаровск и Хабаровск – Москва – Хабаровск.

Приказом Хабаровского УФАС России от 17.05.2010 № 211 возбуждено дело № 3-1/26 по признакам нарушения ОАО «Владивосток Авиа» части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

В соответствии с пунктами 3.8, 3.8.1 приказа ФАС России от 17.01.2007 № 5 «Об утверждении административного регламента Федеральной антимонопольной службы по исполнению государственной функции по установлению доминирующего положения хозяйствующего субъекта при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства и при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией», Комиссия Хабаровского УФАС России по рассмотрению дела № 3-1/26 о нарушении антимонопольного законодательства (далее – Комиссия) заслушав доводы сторон, руководствуясь документами и информацией, полученной в ходе рассмотрения дела № 3-1/26, а также, руководствуясь служебными письмами отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России, принимает решение:

1. Об установлении доминирующего положения ОАО «Владивосток Авиа» на рынке услуг по перевозке пассажиров по маршруту Хабаровск – Ниигата – Хабаровск с долей 100 %.
2. Об установлении совместного доминирования трёх авиаперевозчиков на рынке услуг по перевозке пассажиров по маршруту Хабаровск – Москва - Хабаровск, в том числе ОАО «Владивосток Авиа», с совокупной долей свыше 50% (часть 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции).

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

Рассмотрев материалы дела и заслушав представителей сторон, Комиссия пришла к следующим выводам:

ОАО «Владивосток Авиа» осуществляет регулярные перевозки пассажиров в соответствии с утверждённым расписанием, в том числе по маршрутам Хабаровск – Ниигата – Хабаровск и Хабаровск – Москва – Хабаровск.

По информации заявителя при покупке авиабилета по маршруту Хабаровск – Ниигата – Хабаровск через официальный сайт ОАО «Владивосток Авиа» авиакомпания взимала дополнительно, сверх пассажирского тарифа, топливный сбор, который в феврале 2010 года составлял 456 рублей, а в апреле 2010 года увеличился до 1260 рублей. Размер топливного сбора при покупке в этот же период времени авиабилета по маршруту Хабаровск – Москва – Хабаровск составлял 600 рублей.

По информации ОАО «Владивосток Авиа» при реализации авиабилетов на рейсы, выполняемые авиакомпанией, с покупателей взимается, сверх пассажирского тарифа, топливная надбавка (сбор YR), предусмотренная Приказом Минтранса России от 11.02.2005 №10 «О внесении изменений и дополнений в Положение о порядке регистрации и опубликования тарифной информации на регулярные пассажирские воздушные перевозки, выполняемые российскими авиационными предприятиями» и пунктом 9 Приказа Минтранса от 25.09.2008 № 155 «Об утверждении Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации», которая является составной частью тарифа за авиаперевозку и отражает интенсивную динамику колебания цен на авиатопливо. Период действия, условия применения и размер топливной надбавки (сбора YR) утверждается приказом руководителя ОАО «Владивосток Авиа» и регистрируется в ЦРТ.

В соответствии с условиями применения, специальная топливная надбавка перевозчика ОАО «Владивосток Авиа» (сбор YR) взимается за каждый полётный внутренний и международный пассажиро-сегмент со всех пассажиров за исключением некоторых категорий: работников ОАО «Владивосток Авиа» и членов их семей, следующих по служебному требованию, пассажиров осуществляющих перевозку в счёт ВПД МО РФ по тарифам EOWVO, ERTVO6M, пассажиров, приобретающих билеты с началом перевозки из Республики Корея и др. (условия применения топливной надбавки имеются в материалах дела).

Комиссия рассмотрела применение ОАО «Владивосток Авиа» топливной надбавки (сбора YR) на маршрутах Хабаровск – Москва – Хабаровск и Хабаровск – Ниигата – Хабаровск в 2010 году.

По информации ОАО «Владивосток Авиа» на маршруте Хабаровск – Москва – Хабаровск в 2010 году размер топливной надбавки (сбора YR) с 1 января по 15 ноября составлял 300 рублей с 1 пассажира в одном направлении, с 16 ноября применение топливной надбавки (сбора YR) отменено.

Расчёт размера топливной надбавки (сбора YR) не производился, а устанавливался исходя из сложившейся рыночной и конкурентной ситуации (письмо ОАО «Владивосток Авиа» от 03.08.2010 № 2151).

Документы, устанавливающие конкретную взаимосвязь между размером топливной надбавки (сбора YR) и сложившейся рыночной и конкурентной ситуацией, ОАО «Владивосток Авиа» в Комиссию не предоставило.

В соответствии с предоставленными ОАО «Владивосток Авиа» документами, на

маршруте Хабаровск – Ниигата – Хабаровск в январе – апреле 2010 года размер топливной надбавки (сбора YR) составлял 15 евро с 1 пассажира в одном направлении, в мае – декабре 2010 года – 20 евро. Расчёт размера топливной надбавки (сбора YR) проведён в Дополнении к Прошению на ввод топливного сбора на основании методики, разработанной Министерством транспорта Японии. Кроме того, необходимо отметить, что ОАО «Владивосток Авиа» в период с 31 октября 2010 года по 28 декабря 2010 года приостанавливала выполнение полётов по маршруту Хабаровск – Ниигата – Хабаровск.

В соответствии с частью 3 статьи 64 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – Воздушный кодекс) плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками.

Частью 1 статьи 64 Воздушного кодекса установлено, что правила формирования и применения тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.09.2008 № 155 утверждены «Правила формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» (далее – Правила № 155).

В соответствии с пунктами 2, 3 Правил № 155, Правила № 155 применяются при осуществлении внутренних и международных воздушных перевозок пассажиров и багажа и устанавливают требования к порядку формирования и применения пассажирских и багажных тарифов на воздушные перевозки пассажиров и багажа, выполняемые рейсами по расписанию движения воздушных судов и дополнительными рейсами (далее – регулярные рейсы), взимания сборов.

В соответствии с пунктом 7 Правил № 155 в пассажирский тариф включаются расходы, связанные с обеспечением и выполнением перевозки пассажира и его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа, в том числе расходы на бронирование, оформление расчетов и перевозочных документов (за исключением расходов на операции по аннулированию бронирования, осуществлению расчетов сумм, причитающихся для возврата, оформлению возврата сумм и расходов на операции по изменению условий договора воздушной перевозки пассажира), на обслуживание пассажира и обработку его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа в аэропортах, на борту воздушного судна, при задержке рейсов, отмене рейсов, изменении маршрута перевозки, иные расходы в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденными [Приказом](#) Министерства транспорта Российской Федерации от 28.06.2007 № 82 (далее – Общие правила воздушных перевозок), иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, законодательством страны вылета, назначения и транзита и правилами перевозчика.

В соответствии с пунктом 9 Правил № 155 в пассажирский тариф может не

включаться стоимость авиационных горюче-смазочных материалов (далее – топливный сбор).

По мнению Комиссии, содержание пункта 9 правил № 155 допускает при расчёте пассажирского тарифа выделять из пассажирского тарифа расходы на авиационные горюче-смазочные материалы в виде топливного сбора, что позволит авиакомпаниям в случае частого и существенного изменения стоимости авиатоплива не изменять утверждённый пассажирский тариф, а изменением размера топливного сбора регулировать цену авиаперевозки пропорционально изменению расходов на авиатопливо.

Комиссия рассмотрела информацию и документы по расчёту рейса (себестоимость перевозки одного пассажира) при осуществлении перевозки пассажиров по маршрутам Хабаровск – Ниигата – Хабаровск и Хабаровск – Москва – Хабаровск, предоставленные ОАО «Владивосток Авиа»:

1. Маршрут Хабаровск – Ниигата – Хабаровск.

ОАО «Владивосток Авиа» предоставило расчёт стоимости рейса на самолёте Ту-154 по состоянию на 01.01.2009, расчёт стоимости рейса на самолёте А320-200 по состоянию на 01.06.2009 и по состоянию на 01.06.2010.

Во всех вышеуказанных документах количество авиатоплива включалось в полном объёме, необходимом для осуществления полёта по всему маршруту Хабаровск – Ниигата – Хабаровск. Расчёт необходимого количества авиатоплива проводился отдельно по направлениям Хабаровск – Ниигата и Ниигата – Хабаровск, с учётом протяжённости маршрута и других условий выполнения полёта, и установлен в инженерно-штурманском расчёте службы навигации и аэронавигационного обеспечения полётов. Цена авиатоплива соответствует цене авиатоплива в аэропортах Хабаровска и Ниигаты на дату составления расчёта стоимости рейса.

2. Маршрут Хабаровск – Москва – Хабаровск.

ОАО «Владивосток Авиа» предоставило расчёт стоимости рейса на самолёте Ту-204-300 по состоянию на 01.01.2009 и по состоянию на 01.06.2010, расчёт стоимости рейса на самолёте А330-300 по состоянию на 01.11.2009 и по состоянию на 01.06.2010.

Во всех вышеуказанных документах количество авиатоплива включалось в полном объёме, необходимом для осуществления полёта по всему маршруту Хабаровск – Москва – Хабаровск. Расчёт необходимого количества авиатоплива проводился отдельно по направлениям Хабаровск – Москва и Москва – Хабаровск, с учётом протяжённости маршрута и других условий выполнения полёта, и установлен в инженерно-штурманском расчёте службы навигации и аэронавигационного обеспечения полётов. Цена авиатоплива соответствует цене авиатоплива в аэропортах Хабаровска и Москвы (Внуково) на дату составления расчёта стоимости рейса.

Учитывая вышеизложенное, Комиссия считает, что установление и применение топливной надбавки (сбора YR) не соответствует требованиям пункта 9 Правил № 155, так как в пассажирский тариф включены расходы на авиатопливо в полном объёме по ценам, действующим в аэропортах вылета на дату расчёта стоимости

рейса.

По информации ОАО «Владивосток Авиа», топливная надбавка (сбор YR) является составной частью стоимости авиаперевозки и отдельно учёт доходов по ней не ведётся (письмо ОАО «Владивосток Авиа» от 03.08.2010 № 2151).

В соответствии с пунктами 29, 30 и 31 Общих правил воздушных перевозок, за перевозку пассажиров, багажа, грузов регулярными рейсами перевозчиком или уполномоченным агентом взимается провозная плата. Провозная плата определяется на основе установленной перевозчиком денежной суммы за перевозку пассажира и/или багажа, груза между двумя пунктами маршрута перевозки (далее – тарифы) или комбинаций тарифов от аэропорта (пункта), из которого начинается перевозка пассажира, багажа, груза согласно договору воздушной перевозки пассажира, договору воздушной перевозки груза (далее – аэропорт (пункт) отправления) до аэропорта (пункта) назначения, сборов, предусмотренных Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.09.2008 № 155 (зарегистрирован Минюстом России 04.12.2008, регистрационный № 12793) и в случае заказа пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности – стоимости дополнительных услуг повышенной комфортности, установленной перевозчиком. Провозная плата указывается в перевозочном документе.

С учётом изложенного, топливная надбавка (сбор YR), по мнению Комиссии, учитывается ОАО «Владивосток Авиа» как составная часть цены за авиаперевозку пассажиров.

Комиссия рассмотрела информацию и документы, предоставленные ОАО «Владивосток Авиа», ОАО «Хабаровский аэропорт» и Федеральной антимонопольной службой, в части функции топливной надбавки (сбора YR) по отражению интенсивной динамики колебания цен на авиатопливо.

По информации ОАО «Хабаровский аэропорт» цена авиатоплива в аэропорту Хабаровска по состоянию на 01.01.2008 составляла 21950,00 руб./тонна без учёта НДС. В течение первой половины 2008 года цена на авиатопливо росла и по состоянию на 19.07.2008 составила 29850,00 руб./тонна без учёта НДС (увеличение на 35,99% по отношению к цене на 01.01.2008). Начиная с 10 сентября 2008 года, цена на авиатопливо снижалась, достигнув 27 мая 2009 года уровня 20989,50 руб./тонна без учёта НДС (уменьшение на 29,68% по отношению к цене на 19.07.2008) и не изменялась до 9 сентября 2009 года. В оставшийся период 2009 года и течение большей части 2010 года цена на авиатопливо несущественно изменялась как в сторону увеличения, так и в сторону уменьшения, и лишь с 15 ноября 2010 года начался рост цены на авиатопливо. Полностью динамика изменения цены на авиатопливо в аэропорту Хабаровска представлена в Приложении № 1 к настоящему решению.

Информация Федеральной антимонопольной службы о цене авиатоплива в аэропорту Внуково (г. Москва) в 2008 – 2010 гг., показывает, что динамика изменения цены авиатоплива в аэропорту Внуково (г. Москва) аналогична динамике изменения цены авиатоплива в аэропорту Хабаровска. Полностью

динамика изменения цены на авиатопливо в аэропорту Внуково (г. Москва) представлена в Приложении № 2 к настоящему решению.

Информация о цене авиатоплива в аэропортах Хабаровска и Москвы (Внуково), имеющаяся в распоряжении Хабаровского УФАС России, свидетельствует об отсутствии интенсивной динамики колебания цен на авиатопливо и о начале роста стоимости авиатоплива со второй половины ноября 2010 года. Таким образом, большую часть 2010 года цена на авиатопливо практически не изменялась, однако топливная надбавка (сбор YR) всё равно применялась ОАО «Владивосток Авиа».

В то же время, несмотря на начавшийся рост цены авиатоплива в аэропортах Хабаровска и Москвы (Внуково), ОАО «Владивосток Авиа» с 16 ноября 2010 года отменяет топливную надбавку (сбор YR) на маршруте Хабаровск – Москва – Хабаровск, обосновывая отмену сложившейся рыночной ситуацией.

Приказом руководителя ОАО «Владивосток Авиа» от 19.01.2011 № 102 с 20 января 2011 года вновь вводится топливная надбавка (сбор YR) на маршруте Хабаровск – Москва – Хабаровск в размере 1220 рублей в одном направлении.

По информации ОАО «Владивосток Авиа» цена авиатоплива в аэропорту Ниигаты (Япония) по состоянию на 01.09.2008 составляла 1340,70 долларов США за 1 тонну, затем она снижалась и по состоянию на 01.01.2009 составила 690,60 долларов США за 1 тонну (снижение на 48,49% по отношению к цене на 01.09.2008), достигнув минимального размера 577,81 доллар США за 1 тонну 1 апреля 2009 года. В 2010 году цена на авиатопливо изменялась как в сторону увеличения, так и в сторону уменьшения (от 745,23 до 914,28 долларов США за 1 тонну). Полностью динамика изменения цены на авиатопливо в аэропорту Ниигаты (Япония) представлена в Приложении № 3 к настоящему решению.

Рассмотрев информацию и документы по изменению цены на авиатопливо в аэропортах Хабаровска, Москвы (Внуково), Ниигаты (Япония) и по изменению размера топливной надбавки (сбора YR), Комиссия констатирует, что изменение цены на авиатопливо не являлось прямой причиной изменения размера топливной надбавки (сбора YR), который изменялся независимо от изменения цены на авиатопливо. Полностью динамика изменения топливной надбавки (сбора YR) и изменения цены на авиатопливо в аэропортах Хабаровска, Москвы (Внуково) и Ниигаты представлена в Приложении № 4 к настоящему решению.

Комиссия, всесторонне и полно изучив имеющиеся в распоряжении документы и информацию по изменению цены на авиатопливо в аэропортах Хабаровска, Москвы (Внуково) и Ниигаты (Япония) и изменению размера топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров по маршрутам Хабаровск – Ниигата – Хабаровск и Хабаровск – Москва – Хабаровск в 2010 году сделала вывод, что топливная надбавка (сбор YR) не отражает динамику изменения цены на авиатопливо.

Также, ОАО «Владивосток Авиа» заявило, что установление и применение топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров по маршруту Хабаровск – Ниигата – Хабаровск является обязательным в соответствии с требованиями статьи 11 Соглашения между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Японии о воздушном сообщении

от 21.01.1966 (далее – Соглашение о воздушном сообщении) и требованиями статьи 129 Закона о государственном авиасообщении Японии.

Комиссия рассмотрела предоставленные ОАО «Владивосток Авиа» документы по вопросу установления и применения топливной надбавки (сбора YR) в соответствии с требованиями Соглашения о воздушном сообщении и законодательства Японии.

Статья IX Соглашения о воздушном сообщении устанавливает, что сборы, которые любая из договаривающихся сторон будет взимать или разрешит взимать с назначенного авиапредприятия другой договаривающейся стороны за использование аэродромов и других средств, находящихся под контролем первой договаривающейся стороны, должны быть справедливыми и разумными. При этом сборы, которые Советская сторона будет взимать или разрешит взимать с назначенного авиапредприятия Японской стороны, не должны превышать размеров сборов, которые Японская сторона будет взимать или разрешит взимать с назначенного авиапредприятия Советской стороны.

В соответствии со статьёй XI Соглашения о воздушном сообщении, тарифы на перевозки по договорным линиям будут устанавливаться по согласованию между назначенными авиапредприятиями на уровне, признаваемом разумным в международной практике. Согласованные тарифы на перевозки, а также их изменения должны быть одобрены авиационными властями обеих договаривающихся сторон.

Статьёй V Соглашения о воздушном сообщении установлено, что законы и правила одной договаривающейся стороны, регулирующие влёт на её территорию и вылет с её территории воздушных судов, совершающих международные полёты, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах её территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой договаривающейся стороной. Законы и правила одной договаривающейся стороны, регулирующие прибытие и отправление с её территории пассажиров, экипажей, грузов и почты воздушных судов, в частности законы и правила, регулирующие въезд, паспортные, таможенные, валютные и карантинные формальности, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузам и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой договаривающейся стороной, во время прибытия, пребывания или отправления с территории первой договаривающейся стороны. Каждая договаривающаяся сторона должна предоставить другой договаривающейся стороне копии соответствующих законов и правил, упомянутых в настоящей статье.

ОАО «Владивосток Авиа» предоставило в Комиссию копии на русском языке Дополнений к Прощению на ввод топливного сбора, направленные ОАО «Владивосток Авиа» в Бюро гражданской авиации Министерства транспорта Японии. В этих документах рассчитывается размер топливного сбора в зависимости от средней цены авиационного керосина на Сингапурской бирже (Singapore Kerosene Jet Fuel) за 2003 год (долларов США за 1 баррель) и средней цены авиационного керосина на сингапурской бирже в настоящее время. Каждый май, август, ноябрь и февраль средняя рыночная стоимость авиационного керосина Singapore Kerosene Jet Fuel за предыдущие три месяца подлежит

проверке. При этом, если эта стоимость будет ниже чем указано в таблице 2 Дополнения к Прощению на ввод топливного сбора, авиакомпания обязана подать заявку на снижение установленной суммы топливного сбора с момента, указанного в таблице 1 Дополнения к Прощению на ввод топливного сбора. Расчёт суммы топливного сбора проводится на основании показателей, полученных при осуществлении всех регулярных рейсов между Российской Федерацией и Японией, осуществляемых ОАО «Владивосток Авиа», в том числе ожидаемого годового количества пассажиров и предположительного годового объёма используемого топлива, на маршрутах Ниигата – Владивосток – Ниигата, Ниигата – Хабаровск – Ниигата, Тояма – Владивосток – Тояма.

Рассмотрев копии на русском языке документов Японии, предоставленные ОАО «Владивосток Авиа», в том числе выдержки из Закона о регулировании отношений гражданских авиаперевозок, Комиссия пришла к выводу, что введение топливного сбора на маршруте Хабаровск – Ниигата – Хабаровск является не обязанностью, а правом авиакомпании, которым она может воспользоваться только с разрешения Министра транспорта и землепользования Японии.

Также Комиссия, основываясь на положениях Соглашения о воздушном сообщении, а также воздушного законодательства Российской Федерации считает, что требования законов и правил Японии не должно распространяться на деятельность ОАО «Владивосток Авиа» на территории Российской Федерации. При осуществлении полёта по маршруту Хабаровск – Ниигата с вылетом из аэропорта Хабаровска, ОАО «Владивосток Авиа» приобретает авиатопливо у ОАО «Хабаровский аэропорт», то есть у хозяйствующего субъекта, находящегося и осуществляющего свою деятельность на территории Российской Федерации по законам и правилам, действующим в Российской Федерации, по фактическим ценам в аэропорту Хабаровска, установленным на дату вылета из Хабаровска. В расчёт стоимости рейса по маршруту Хабаровск – Ниигата – Хабаровск закладываются расходы на авиатопливо отдельно на каждую сторону маршрута с вылетом из Хабаровска и с вылетом из Ниигаты. Однако, по сообщению ОАО «Владивосток Авиа», размер топливного сбора при перевозке пассажиров по маршруту Хабаровск – Ниигата (вылет из аэропорта Хабаровска) не зависит от изменения цены на авиатопливо в аэропорту Хабаровска, а зависит от расчёта суммы сбора в Дополнении к Прощению на ввод топливного сбора, проведённого в соответствии с требованиями законодательства Японии.

Таким образом, вышеизложенные обстоятельства свидетельствуют, что действия ОАО «Владивосток Авиа» по применению в 2010 году топливного сбора при перевозке пассажиров по маршруту Хабаровск – Ниигата (вылет из аэропорта Хабаровска), рассчитанного в Дополнении к Прощению на ввод топливного сбора, без учёта изменения цены на авиатопливо в аэропорту Хабаровска нарушают часть 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Комиссия, учитывая, что в расчёты стоимости рейсов по маршрутам Хабаровск – Москва – Хабаровск и Хабаровск – Ниигата – Хабаровск расходы на авиатопливо включены в полном объёме, динамика изменения цен на авиатопливо в 2010 году свидетельствует об отсутствии существенного роста цены на авиатопливо (более того, в 2010 году в аэропорту Хабаровска происходило снижение цены на авиатопливо), положения статьи V Соглашения о воздушном сообщении, Дополнения к Прощению на ввод топливного сбора, а также положения статьи 6

Закона о защите конкуренции, в части касающейся общих принципов ценообразования для хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение (цена товара – это сумма необходимых для производства и реализации товара расходов и прибыли), считает, что действия ОАО «Владивосток Авиа» по применению в 2010 году топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров по маршрутам Хабаровск – Москва – Хабаровск и Хабаровск – Ниигата, ущемляют (могут ущемить) интересы авиапассажиров, что противоречит статье 10 Закона о защите конкуренции.

В ходе рассмотрения дела № 3-1/26 о нарушении антимонопольного законодательства, ОАО «Владивосток Авиа» неоднократно, как в устном, так и в письменном виде заявляло, что топливная надбавка (сбор YR) введена авиакомпанией с целью компенсации разницы между расчётными расходами на авиатопливо и фактическими, которые отличаются вследствие изменения стоимости топлива, замены типа воздушного судна, ожидания разрешения на взлёт и посадку, скорости встречного ветра, ухода на запасной аэродром, а также покрытия убытков, накопленных в 2008 году из-за резкого увеличения цены на авиатопливо и большой глубины продаж авиабилетов (например, письма ОАО «Владивосток Авиа» от 23.06.2010 № 1739 и от 01.09.2010 № 2409).

Комиссия считает, что вышеуказанные причины не могут являться основанием для установления и применения топливной надбавки (сбора YR), так как фактические расходы на авиатопливо практически всегда отличаются от расчётных, причём как в большую, так и в меньшую сторону. Тем более, что по информации ОАО «Владивосток Авиа», количество топлива, необходимое для осуществления полётов, предварительно определяется службой аэронавигации и аэронавигационного обслуживания полётов ОАО «Владивосток Авиа» с использованием специализированного программного продукта Flight briefing, разработанного организацией SITA, учитывающего данные по расходу топлива на каждом конкретном воздушном судне с учётом внешних влияющих факторов, таких как погода, эшелон движения по маршруту, загрузка, и именно это количество авиатоплива используется в расчёте стоимости рейса (например, письмо ОАО «Владивосток Авиа» от 03.08.2010 № 2151).

Основными видом деятельности ОАО «Владивосток Авиа» в соответствии с данными бухгалтерского баланса общества является оказание услуг авиационных перевозок (код по ОКВЭД 62.10.1 – услуги по пассажирским перевозкам воздушным транспортом, подчиняющимся расписанию). В соответствии с пунктом 4.1. Устава ОАО «Владивосток Авиа» (новая редакция 2010 года), общество является коммерческой организацией, основной целью создания и деятельности общества является извлечение прибыли путём осуществления предпринимательской деятельности.

Статьёй 2 Гражданского кодекса Российской Федерации определено, что предпринимательской деятельностью является самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке.

С учётом изложенного, Комиссия считает, что ОАО «Владивосток Авиа»

самостоятельно несёт риски от осуществления деятельности по оказанию услуг пассажирских перевозок воздушным транспортом в соответствии с утверждённым расписанием, в том числе по маршрутам Хабаровск – Москва – Хабаровск и Хабаровск – Ниигата – Хабаровск, в частности риски превышения суммы фактических расходов на авиатопливо от суммы расходов на авиатопливо, включенной в расчёт пассажирского тарифа, и не вправе возмещать данные расходы за счёт получателей услуг пассажирских перевозок воздушным транспортом (авиапассажиров), особенно учитывая установленные Комиссией обстоятельства о динамике изменения цены на авиатопливо, свидетельствующей об отсутствии существенного повышения цены на авиатопливо в 2010 году, и о включении в расчёт пассажирского тарифа расходов на авиатопливо в полном объёме, а также особое положение ОАО «Владивосток Авиа», как хозяйствующего субъекта, занимающего доминирующее положение, налагающего на ОАО «Владивосток Авиа» обязанности по соблюдению запретов, установленных антимонопольным законодательством.

Комиссией установлено, что в действующих в настоящее время нормативных правовых актах и иных документах, регламентирующих использование воздушного пространства Российской Федерации, в том числе осуществление регулярных пассажирских авиаперевозок, не предусмотрено обязательное введение топливной надбавки, взимаемой дополнительно сверх пассажирского тарифа, но, в то же время, являющейся составной частью провозной платы за перевозку авиапассажиров.

Установленные в настоящем решении обстоятельства, свидетельствуют о том, что действия ОАО «Владивосток Авиа» по применению в 2010 году топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров по маршрутам Хабаровск – Москва – Хабаровск и Хабаровск – Ниигата, учитывая включение в расчёты стоимости рейсов расходов на авиатопливо в полном объёме и отсутствие в 2010 году существенного увеличения цены на авиатопливо, налагают на авиапассажиров неразумные ограничения и ставят необоснованные условия реализации авиапассажирами своих прав, что свидетельствует о злоупотреблении ОАО «Владивосток Авиа» правом, в том числе злоупотреблении доминирующим положением, и является недопустимым в соответствии со статьёй 10 Гражданского кодекса Российской Федерации и с частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Исходя из вышеизложенного, Комиссия считает, что ОАО «Владивосток Авиа», руководствуясь положениями нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы оказания услуг по авиаперевозке пассажиров, имело возможность оказывать услуги перевозки пассажиров по маршруту Хабаровск – Москва – Хабаровск и Хабаровск – Ниигата в 2010 году по пассажирским тарифам, не применяя топливную надбавку (сбор YR).

Учитывая вышеизложенные обстоятельства, Комиссия считает, что вина ОАО «Владивосток Авиа» выражается в том, что ОАО «Владивосток Авиа» имело возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых действующим законодательством предусмотрена ответственность, однако не принимало все зависящие от него меры по их соблюдению.

По вышеизложенным обстоятельствам Комиссия, всесторонне и полностью

исследовав и оценив доказательства и доводы, представленные лицами, участвующими в деле, с учётом всех обстоятельств, установленных в ходе рассмотрения дела, считает, что действия ОАО «Владивосток Авиа» по применению топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров по маршрутам Хабаровск – Москва – Хабаровск и Хабаровск – Ниигата в 2010 году, нарушают часть 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, что ведёт (может привести) к ущемлению интересов неопределённого круга лиц.

Руководствуясь пунктом 1 части 1 статьи 1, статьёй 23 Закона о защите конкуренции, в целях предупреждения и пресечения монополистической деятельности, Комиссия считает необходимым выдать ОАО «Владивосток Авиа» предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства.

Руководствуясь статьёй 23, частью 1 статьи 39, статьёй 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

РЕШИЛА

1. Признать ОАО «Владивосток Авиа» нарушившим часть 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в части совершения действий по применению в 2010 году топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров регулярными рейсами из Хабаровска в Москву и из Москвы в Хабаровск.

2. Признать ОАО «Владивосток Авиа» нарушившим часть 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в части совершения действий по применению в 2010 году топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров регулярными рейсами из Хабаровск в Ниигату.

3. Выдать ОАО «Владивосток Авиа» предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства.

Решение может быть обжаловано в течение трёх месяцев со дня его принятия.

Примечание: За невыполнение в установленный срок законного решения антимонопольного органа частью 2.6. 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.

ПРЕДПИСАНИЕ № 2

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства, руководствуясь статьёй 23, частью 1 статьи 39, частью 4 статьи 41, статьёй 50 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», на основании своего решения от 15 марта 2011 года № 5 по делу № 3-1/26, о нарушении ОАО «Владивосток Авиа» (местонахождение: 692760, Приморский край, г. Артём, ул. Портовая, 41; место осуществления деятельности: 680031, г. Хабаровск, Матвеевское шоссе, 28 Б), части 1 статьи 10 Федерального Закона от

ПРЕДПИСЫВАЕТ

1. ОАО «Владивосток Авиа» в срок до 29 апреля 2011 года прекратить нарушение части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившееся в совершении действий по применению топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров регулярными рейсами из Хабаровска в Москву и из Москвы в Хабаровск.

2. ОАО «Владивосток Авиа» в срок до 29 апреля 2011 года прекратить нарушение части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившееся в совершении действий по применению топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров регулярными рейсами из Хабаровска в Ниигату.

3. ОАО «Владивосток Авиа», в целях исполнения пунктов 1 и 2 настоящего предписания, не допускать в дальнейшем действий по применению топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров регулярными рейсами из Хабаровска в Москву, из Москвы в Хабаровск и из Хабаровска в Ниигату, при условии включения в расчёт стоимости рейса расходов на авиатопливо в полном объёме и при отсутствии взаимосвязи между размером топливной надбавки (сбора YR) и динамикой изменения цены на авиатопливо в аэропортах Хабаровска и Москвы (Внуково).

4. О выполнении настоящего предписания сообщить в срок до 16 мая 2011 года с приложением подтверждающих документов.

Предписание может быть обжаловано в течение трёх месяцев со дня его выдачи.

Примечание: За невыполнение в установленный срок законного предписания антимонопольного органа частью 2.6. статьи 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

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