



УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ПО РЕСПУБЛИКЕ КОМИ

Р Е Ш

г. Сыктывкар

Резолютивная часть решения оглашена «30» ноября 2018 года

В полном объеме решение изготовлено «14» декабря 2018 года № 02-01/8888_

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр»

628012, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра,

г. Ханты-Мансийск, Аэропорт

<...>

<...>

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Коми (далее – Коми УФАС России, Комиссия) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе: <...>. – заместителя руководителя управления – начальника отдела контроля рекламы и недобросовестной конкуренции управления, председателя Комиссии, <...> – начальника отдела управления, члена Комиссии, <...> – главного специалиста - эксперта отдела управления, члена Комиссии,

рассмотрев дело № А 05-04/18 по признакам нарушения публичным акционерным обществом «Авиакомпания «ЮТэйр», адрес места нахождения: 628012, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Ханты-Мансийск, Аэропорт, ОГРН 1028600508991, ИНН 7204002873 (далее – ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», Общество, Авиакомпания) пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции),

при участии <...> – представителя ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», действующей на основании доверенности от 01.01.2018 № Д-38/18,

в отсутствие заявителей, надлежащим образом извещённых о месте и времени рассмотрения настоящего дела, что документально подтверждено,

УСТАНОВИЛА:

1. Антимонопольное дело № А 05-04/18 возбуждено в отношении ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» приказом Коми УФАС России от 23.04.2018 № 62.

- для возбуждения дела послужили заявления <...> от 22.01.2018, <...> от 30.01.2018 об установлении ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» необоснованно завышенных, по мнению заявителей, тарифов на перевозку пассажиров воздушным транспортом по маршруту Усинск – Москва, Москва – Усинск, по результатам рассмотрения которых в действиях Общества установлены признаки нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

В результате исследования материалов, представленных в антимонопольное дело № А 05-04/18 ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», заслушав доводы представителя Общества, Комиссией установлено нижеследующее.

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе установление, поддержание монопольно высокой или монопольно низкой цены товара.

Для квалификации действий хозяйствующего субъекта по статье 10 Закона о защите конкуренции необходимо, чтобы он занимал доминирующее положение на соответствующем товарном рынке, совершил действие (бездействие), характеризующееся как злоупотребление этим положением, и это привело (создало угрозу) к ограничению конкуренции или ущемлению интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в силу части 2 статьи 50 Гражданского кодекса Российской Федерации и по определению, данному в статье 4 Закона о защите конкуренции, является хозяйствующим субъектом.

2. В ходе рассмотрения антимонопольного дела № А 05-04/18, в соответствии с поручением председателя Комиссии, Определением о назначении дела № А 05-04/18 о нарушении антимонопольного законодательства к рассмотрению от 08.05.2018 № 02-01/3210, и Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утверждённым приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее – Порядок), проведено исследование товарного рынка услуги регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршруту Усинск – Москва, Москва-Усинск.

В результате исследования товарного рынка (аналитический отчет от 20.06.2018 приобщен к материалам настоящего антимонопольного дела) определены параметры товарного рынка, предусмотренные пунктом 1.3 Порядка.

В соответствии с пунктом 2.2 Порядка, частью 9 статьи 5 Закона о защите конкуренции временной интервал изучения товарного рынка определен как ретроспективный - период с 01.01.2016 по 31.03.2018.

Предварительное определение продуктовых границ товарного рынка проведено на основе анализа нормативных актов, регулирующих деятельность воздушного пассажирского транспорта:

- Воздушный Кодекс Российской Федерации,
- Гражданский кодекс РФ,
- Постановление Правительства РФ от 23.06.2007 № 397 «О лицензировании перевозок воздушным транспортом пассажиров и перевозок воздушным транспортом грузов, а также совершенствовании государственного регулирования деятельности перевозчиков в сфере воздушных перевозок (за исключением перевозок, осуществляемых воздушными судами государственной авиации, экспериментальной авиации, гражданской авиации, в том числе авиации общего назначения, без взимания платы)»,
- Приказ Минтранса РФ 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»,
- Общероссийский классификатор видов экономической деятельности.

Согласно статье 784 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ) перевозка пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

В силу статьи 426 ГК РФ договор перевозки является публичным договором.

Согласно Воздушному кодексу РФ пассажиром воздушного судна является физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира, либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).

По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку.

К перевозочным документам относятся билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа. Договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется соответственно билетом. При этом, перевозочные документы могут быть оформлены в электронном виде.

В соответствии с авиабилетами, приобретаемыми потребителями данной услуги, перевозка пассажиров из г. Усинска в г. Москву (из г. Москвы в г. Усинск) осуществляется воздушным транспортом (самолетом).

Согласно Общероссийскому классификатору продукции по видам экономической деятельности «ОК 034-2014 (КПЕС 2008)», утвержденному приказом Росстандарта от 31.01.2014 № 14-ст, услуги по регулярным пассажирским перевозкам воздушным транспортом на местных линиях классифицируются по коду ОКПД 51.10.11. Данная группировка включает услуги по перевозке пассажиров, осуществляемые воздушным транспортом по регулярным местным маршрутам и по регулярному расписанию, которые оказываются воздушными судами (включая вертолеты) любого типа; услуги по перевозкам принадлежащего пассажиру багажа и прочего груза, которые могут осуществляться без дополнительных затрат.

В соответствии с пунктом 3.1 Порядка определения продуктовых границ товарного

рынка включает в себя процедуру выявления товара, не имеющего заменителя, или взаимозаменяемых товаров, обращающихся на одном и том же товарном рынке.

В силу пункта 3.5 Порядка при выявлении свойств товара, определяющих выбор покупателя, анализировались функциональное назначение, в том числе цель потребления товара и его потребительские свойства; применение товара (в том числе перепродажа либо личное потребление или профессиональное использование); цена; условия реализации, в том числе способ реализации товара; иные характеристики.

Функциональным назначением услуги пассажирских перевозок является доставка пассажира из одного конкретного пункта в другой конкретный пункт. Перевозка пассажира из г. Усинска в г. Москву (из г. Москвы в г. Усинск) по своему функциональному назначению не может быть заменена перевозкой по иному маршруту.

Перевозка пассажиров из г. Усинска в г. Москву (из г. Москвы в г. Усинск), ввиду отсутствия автомобильных дорог, осуществляется воздушным и железнодорожным транспортом. Одной из наиболее существенных характеристик услуги пассажирских перевозок является время перевозки.

Согласно имеющейся в антимонопольном управлении информации время перевозки пассажира воздушным транспортом из г. Усинска в г. Москву (из г. Москвы в г. Усинск) занимает 2 часа 40 минут. Перевозка пассажира железнодорожным транспортом по указанному маршруту занимает 38 часов, то есть более полутора суток.

В качестве взаимозаменяемой услуги рассмотрена услуга воздушного чартера.

В соответствии с нормами Гражданского кодекса РФ, Воздушного кодекса РФ договор фрахтования (воздушный чартер) не является договором перевозки, регулирующим отношения между перевозчиком и пассажиром, а представляет собой самостоятельный договор. Предметом данного договора является предоставление фрахтователю вместимости (ее части) транспортного средства для осуществления перевозки на один или несколько рейсов.

При осуществлении чартерного рейса плата за перевозку с пассажиров не взимается. Вместе с тем, фрахтователь, который непосредственно оплачивает фрахтовщику (может быть перевозчиком по конкретному рейсу) вместимость всего воздушного судна (его части), не является пассажиром, а пассажиры не вступают в отношения с фрахтовщиком (перевозчиком). В отличие от договора перевозки существенным для сторон договора фрахтования являются тип и вместимость транспортного средства (воздушного судна).

Таким образом, услуга регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по расписанию по маршруту Усинск – Москва, Москва – Усинск не имеет товаров заменителей.

Вышеизложенные обстоятельства позволяют определить продуктовые границы товарного рынка как услуга регулярной перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршруту Усинск – Москва, Москва – Усинск, код ОКПД 51.10.11.

При определении географических границ товарного рынка использован метод установления фактических районов продаж (местоположения приобретателей), хозяйствующих субъектов (продавцов), осуществляющих продажи на рассматриваемом товарном рынке (в предварительно определенных географических границах), предусмотренный абз. 3 пункта 4.5 Порядка.

Приобретение билетов по маршруту Усинск – Москва, Москва – Усинск в авиа кассах

транспортных агентств, с помощью услуг интернета возможно на любой территории Российской Федерации. Однако для потребления данной услуги пассажиру необходимо прибыть в аэропорт пункта отправления, где услуга предоставляется на основании авиабилета по данному маршруту.

Для процедуры определения границ территории, на которой покупатель приобретает или имеет экономическую возможность приобрести услугу за ее пределами, проведена работа по выявлению возможных вариантов для потребителей услуги добраться от пункта отправления г. Усинск (г. Москва) до пункта назначения г. Москва (г. Усинск). Схема маршрута Усинск – Москва, Москва – Усинск может быть представлена следующим образом: Усинск - субъект РФ – Москва, Москва - субъект РФ – Усинск. Однако данная схема маршрута для покупателя является экономически нецелесообразной, так как совокупная цена билета от пункта отправления до конечного пункта назначения увеличивается, также увеличивается и время перелета.

Исходя из вышеизложенного можно сделать вывод, что существующая альтернатива добраться от пункта отправления до пункта назначения без дополнительных материальных затрат, увеличения протяженности маршрута, времени полета, пересадки, ожидания в аэропорту рейса, является для потребителя услуги нецелесообразной.

Руководствуясь требованиями пункта 4 статьи 4 Закона о защите конкуренции, разделом 4 Порядка, в том числе исходя из условий обращения товара, ограничивающих экономические, технические или иные возможности либо целесообразность приобретать товар на иных территориях, географическими границами товарного рынка является маршрут (авиалиния) Усинск – Москва, Москва – Усинск.

В результате исследования товарного рынка установлено, что услугу регулярной перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршруту Усинск – Москва, Москва – Усинск оказывают: ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», АО «Комиавиатранс».

Объем товарного рынка услуги регулярной перевозки пассажиров воздушным транспортом (*информация составляет коммерческую тайну Общества) по маршруту Усинск – Москва, Москва – Усинск определен в соответствии с подп. «а» пункта 6.2 Порядка за период с 01.01.2016 по 31.03.2018. При этом, на долю ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» на указанном товарном рынке в период с 01.01.2016 по 31.03.2018 составила более 50 %.

По показателям рыночной концентрации (коэффициенту рыночной концентрации (CR3), индексу рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (HH1)) рассматриваемый товарный рынок относится к товарному рынку с высоким уровнем концентрации.

Рынок услуги регулярной перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршруту Усинск – Москва, Москва – Усинск характеризуется наличием барьеров входа на товарный рынок: экономических, административных, ограничений по спросу.

На заседании Комиссии 02.08.2018 представитель Авиакомпании <...> сообщила об отсутствии письменных доводов и возражений Общества на результаты анализа указанного товарного рынка.

Согласно пункту 1 части 1 статьи 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 пятьдесят процентов, 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.

Частью 2.1 статьи 5 Закона о защите конкуренции предусмотрены «иммунитеты», которые в рассматриваемом случае в отношении ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» не распространяются.

- результатам исследования рынка услуги регулярной перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршруту Усинск – Москва, Москва – Усинск установлено, что положение ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр», доля которого превышает 50 % объема товарного рынка, дает ему возможность оказывать решающее влияние на общие условия реализации данной услуги, в том числе по установлению тарифа на перевозку пассажиров по данному маршруту.

В силу пункта 1 части 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции положение Авиакомпании на рынке услуги регулярной перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршруту Усинск – Москва, Москва – Усинск в период с 01.01.2016 по 31.03.2018 является доминирующим. В связи с чем, на действия Общества распространяются требования части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

3. Согласно статье 424 ГК РФ исполнение договора оплачивается по цене, определенной соглашением сторон. В предусмотренных законом случаях применяются цены, установленные или регулируемые государственными органами.

Тарифы на услуги по перевозке пассажиров воздушным транспортом по расписанию не подлежат государственному регулированию и устанавливаются перевозчиком самостоятельно.

Согласно статье 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 (далее - сопоставимый товарный рынок), при наличии такого рынка на территории Российской Федерации или за ее пределами, в том числе установленная:

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

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

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

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

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 платы на операции по аннулированию бронирования, осуществлению расчетов сумм, причитающихся для возврата, оформлению возврата сумм и платы 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, с предоставлением скидок детям в возрасте от двух до двенадцати лет, 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 июня 2007 г. № 82, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, законодательством страны вылета, назначения и транзита и правилами перевозчика.

Согласно пункту 9 Правил № 155 в пассажирский тариф могут не включаться:

расходы на оформление билета, ордера разных сборов, электронного многоцелевого документа (далее - сбор за оформление билета, сбор за оформление ордера разных сборов, сбор за оформление электронного многоцелевого документа);

стоимость авиационных горюче-смазочных материалов (далее - топливный сбор);

плата перевозчика за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, установленная договором между перевозчиком и организацией, оказывающей указанные услуги, и расходы перевозчика на ввод и поддержание корректной информации в автоматизированной системе бронирования (далее - сбор(ы) за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования);

аэропортовый сбор за обеспечение авиационной безопасности и аэропортовый сбор за предоставление аэровокзального комплекса;

дополнительная плата, установленная перевозчиком за предоставление дополнительных услуг повышенной комфортности в соответствии с Общими правилами воздушных перевозок.

В соответствии с пунктом 15 Правил № 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 пунктам 16, 17, 18 Правил № 155 по условиям применения пассажирские тарифы подразделяются на тарифы, не имеющие ограничения по условиям использования (далее - нормальные тарифы), и тарифы, имеющие установленные в условии применения тарифа ограничения (далее - специальные тарифы). По классам обслуживания пассажирские тарифы подразделяются на тарифы экономического класса, тарифы бизнес - класса, тарифы первого класса. В каждом классе

обслуживания может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по уровню тарифа и/или условиям применения тарифа.

Цена перевозки, указанная в авиабилете (договоре перевозки), рассчитывается исходя из тарифов, применяемых авиакомпанией, с учетом взимаемых сборов (топливный сбор), а также с учетом стоимости предоставляемых за отдельную плату дополнительных услуг.

В случае приобретения авиабилета через агентства помимо тарифа, установленного авиакомпанией, такие агентства взимают сборы (например, за бланк авиабилета, если он оформляется не на бланке перевозчика, иные).

Как следует из материалов антимонопольного дела № А 05-4/18, тарифы, установленные Обществом по маршруту, в том числе Усинск – Москва, Москва – Усинск, классифицируются:

- по классу обслуживания: бизнес, экономический,
 - по условиям применения: нормальные, специальные,
 - по способу определения: простой, сквозной, стыковочный,
 - по способу установления: в абсолютной величине, в процентах от тарифа,
 - по бренду.
- 01.03.2016 Обществом введена трехуровневая система тарифных брендов (группы тарифов: лайт, стандарт, гибкий), которые имеют существенные отличия в условиях применения тарифов (например, норма бесплатного провоза багажа, условия возврата/обмена авиабилета, др.).

В рассматриваемом периоде с 01.04.2017 по 14.05.2018 действовали тарифы на авиаперевозку пассажиров экономического и бизнес класса обслуживания по маршруту Усинск-Москва, Москва-Усинск, условия применения которых изложены в Системах менеджмента качества «Тарифы и льготы» СТ-041-06, «Тарифы и льготы» СТ-041-07, утвержденных приказами Общества от 05.04.2017 № П-180/17, от 25.01.2018 № П-37/18 соответственно.

Топливный сбор, не включенный в пассажирский тариф, утвержден приказом Общества от 30.12.2016 № П-635/16, в размере 1500 рублей, который взимается с пассажира дополнительно на всех рейсах, выполняемых Авиакомпанией по территории Российской Федерации.

Ввод и изменение тарифов и условий их применения на регулярных маршрутах осуществляется Авиакомпанией путем направления тарифов и условий их применения в адрес Центра регистрации тарифов (далее – ЦРТ) при АО «Транспортно - Клиринговая палата».

- сведения о тарифах Авиакомпания по маршруту Усинск – Москва, Москва - Усинск направлены Обществом в ЦРТ, что подтверждено радиogramмами о регистрации тарифов.

В письменных пояснениях, представленных в материалы настоящего антимонопольного дела, Общество указало, что пассажирские тарифы устанавливаются и изменяются исходя из себестоимости перевозки и планируемой нормы прибыли для конкретного маршрута. Изменение тарифов обусловлено маркетинговой политикой, а также необходимостью достижения безубыточных направлений перевозок, сокращением отрицательной рентабельности перевозок, что является объективным ценовым

изменением.

В силу положений статьи 6 Закона о защите конкуренции при определении монопольно высокой цены товара применяются метод сопоставимых рынков (превышение цены, сформировавшейся в условиях конкуренции на структурном и иным образом сходном товарном рынке), затратный метод (превышение суммы необходимых расходов и прибыли).

3.1. В результате оценки пассажирских тарифов, установленных Авиакомпанией, с использованием метода сопоставимых рынков установлено следующее.

Согласно разъяснениям № 1 Президиума ФАС России, утвержденным протоколом Президиума ФАС России от 10.02.2016 № 2, письму ФАС России от 31.12.2013 № АЦ/54346/13 метод сопоставимых рынков может быть применен только в том случае, когда объективно существует рынок, сопоставимый по количеству продаваемого за определенный период товара, 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.

- рассмотрении настоящего антимонопольного дела Комиссией исследован вопрос наличия (отсутствия) товарных рынков, сопоставимых рассматриваемому рынку, в том числе исходя из следующих характеристик: численность населения г. Усинска (район Крайнего Севера) - 38 800 чел., количество продавцов услуги – 2, полетное расстояние – 1 555 км., время в пути – 2 часа 40 мин., объем перевезенных пассажиров в 2017 году – 69 тыс. чел.
- услуги по перевозке пассажиров воздушным транспортом по маршруту Москва - Сочи, Сочи – Москва, указанный заявителями, не является сопоставимым рассматриваемому товарному рынку ни по составу продавцов услуги, ни по количеству перевезенных пассажиров.
- рынки, сопоставимые исследуемому товарному рынку по количеству продаваемого за определенный период товара, по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, Комиссией не установлены.

3.2. Из разъяснений ФАС России от 31.12.2013 № АЦ/54346/13 рыночная цена, как правило, формируется под влиянием ряда факторов: спроса и предложения, эластичности спроса, издержек производства, конкуренции (ценовой и неценовой), государственного регулирования условий обращения товаров на соответствующем товарном рынке и др. Спрос на товар определяет максимальную цену, которую могут устанавливать хозяйствующие субъекты. Издержки производства (сумма постоянных и переменных издержек) определяют минимальную ее величину.

3.2.1. При установлении монопольно высокой цены товара с использованием затратного метода анализировались:

- расходы, необходимые для производства и реализации товара (себестоимость товара),
- прибыль хозяйствующего субъекта от реализации товара,
- цена товара,
- уровень рентабельности.

Согласно письменным пояснениям Авиакомпании, имеющимся в материалах

настоящего антимонопольного дела, тарифы на перевозку пассажиров по маршруту Усинск-Москва, Москва-Усинск устанавливаются и изменяются Обществом исходя из себестоимости перевозки и планируемой нормы прибыли.

Нормальный тариф (тариф без каких-либо ограничений, действующий в течение одного года, за исключением сезонных тарифов) формируется Авиакомпанией на следующий календарный год на основании плана полетов и обеспечения рентабельности на рейсе не более 20 процентов. При формировании планового нормального тарифа (минимальный тариф) учитывается прогноз спроса и данные о перевозке прошлых периодов.

- тарифной информации Авиакомпания нормальный тариф по маршруту Усинск-Москва, Москва – Усинск (в одну сторону) экономического класса установлен в размере 6 800 руб.

При этом плановая стоимость авиаперевозки пассажира по состоянию на 02.08.2016 составила 8 300 руб. (с НДС), на 30.12.2017 – 9 358 руб. (с НДС).

В расчет плановой стоимости авиаперевозки пассажира Авиакомпанией включены:

1) прямые расходы, в том числе:

- аэронавигационные сборы, аэронавигационное обслуживание на воздушных трассах и в районе аэродрома;

- аэропортовые сборы: взлет-посадка, обеспечение авиационной безопасности, пользование аэровокзалом, метеообеспечение, сверхнормативная стоянка воздушного судна (далее – ВС);

- наземное обслуживание: буксировка ВС, стоянка ВС на аэродроме, доставка пассажиров и экипажа к/от ВС, заправка ВС питьевой водой, обеспечение ВС бортовым питанием, обслуживание пассажиров и т.д.;

- расходы на авиа ГСМ, включая стоимость авиатоплива и услуг по обеспечению заправки ВС авиатопливом;

- сервисные услуги, в том числе расходы на оплату питания экипажей и пассажиров (при наличии), расходы на экипировки ВС сопутствующим инвентарем;

- дополнительные расходы, в том числе оплата услуг по проживанию и питанию пассажиров и экипажа задержанных рейсов;

2) расходы на летный час: лизинговые платежи (лизинг ВС), амортизационные отчисления, фонд оплаты труда летного состава и бортпроводников, страховые взносы с ФОТ, страхование КАСКО и ТО, общепроизводственные и общехозяйственные расходы;

3) прибыль в размере рентабельности 10 %,

4) налог на добавленную стоимость в размере 10 %.

Расходы, понесенные Авиакомпанией при оказании услуг по перевозке пассажиров, документально подтверждены, в том числе заключенными с контрагентами договорами (соглашениями) на наземное обслуживание ВС и пассажиров в аэропорту «Усинск» и аэропорту «Внуково», на поставку авиакеросина и организацию обеспечения авиамаслами ВС, на обеспечение пассажиров и экипажей ВС бортовым питанием, расчетами стоимости 1 полетного часа самолета Boeing-737-500/400.

Включение Авиакомпанией в пассажирский тариф расходов, не связанных с оказанием услуг по авиаперевозке, Комиссией не выявлено.

Авиакомпания указала, что основными причинами роста плановой стоимости авиаперевозки одного пассажира по маршруту Усинск-Москва, Москва-Усинск в 2018 году по отношению к 2017 году являются повышение ставок сборов за аэропортовое и наземное обслуживание в аэропортах, цен на авиаГСМ.

Так, себестоимость услуги на 30.12.2017 по отношению к 02.08.2016 увеличилась на 13,5 %, в том числе расходы на аэронавигационные и аэропортовые сборы на 10,2 %, топливо – на 33,2 %.

Таким образом, нормальный тариф, установленный Авиакомпанией по маршруту Усинск-Москва, Москва-Усинск в размере 6 800 рублей, не превышает сумму необходимых для производства и реализации такой услуги расходов и прибыли и не является монопольно высоким.

3.2.2. Комиссией исследован вопрос, почему в день вылета ВС тариф на перевозку пассажира (далее - цена авиабилета) выше цены авиабилета, приобретенного заранее.

В результате исследования материалов, представленных Авиакомпанией в антимонопольное дело № А 05-04/18, установлено следующее.

Согласно пункту 18 Правил № 155 в каждом классе обслуживания может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по уровню тарифа и/или условиям применения тарифа.

- соответствии с тарифной информацией Авиакомпанией установлены тарифы всех брендов: лайт, стандарт, гибкий.

Наличие доступного предложения соответствующего тарифа на услугу по перевозке пассажира в зависимости от дня недели, глубины продажи, текущей загрузки рейса формируется под воздействием рыночных факторов (спроса на услугу, объема совокупного предложения услуги, сезонности).

Продажа авиабилетов на рейсы Авиакомпания осуществляется в системах бронирования, в том числе Сирена-Трэвел, Amadeus, Galileo, Sabre.

- автоматизированные системы бронирования и продажи авиабилетов вносятся тарифная информация Авиакомпания (тарифы и условия их применения), при этом опубликование тарифной информации перевозчиков в автоматизированных системах осуществляет ЦРТ.

Наличие мест для продажи на всех направлениях маршрутной сети Авиакомпания определяется автоматизированной системой управления доходностью (далее – АСУД) и зависит от динамики спроса и предложения, сезонности, исторических данных. При этом для каждого класса бронирования [\(1\)](#) действуют тарифы всех брендов.

Структура применения механизмов управления доходностью к различным маршрутам Авиакомпания описана в Системе менеджмента качества «Управление коммерческой загрузкой и доходами» РД-Б1.042-02, утвержденной приказом Общества от 22.01.2018 № П-29/18.

Из содержания Системы менеджмента качества «Управление коммерческой загрузкой и доходами» РД-Б1.042-02, следует, что метод управления классов бронирования - один из

основных методов повышения доходности рейса, основанный на планировании распределения мест в классах бронирования/тарифных классах путем потребительского спроса. Управление и контроль коммерческой загрузкой рейсов является наиболее важной функцией для достижения эффективности: максимальной загрузки рейсов и получения максимально возможного дохода от выполнения рейсов.

Авиакомпания пояснила, что первоначально для продажи открыт минимальный тариф на данном направлении, после расчета прогнозов на основе имеющихся исторических данных АСУД может внести изменения в сторону ограничения продажи или открытия ранее закрытых классов при снижении спроса.

В ходе анализа материалов, представленных Обществом в антимонопольное дело № А 05-04/18, Комиссией установлено, что в случае низкого спроса на услугу, цена авиабилета не зависит от времени её приобретения (бронирования).

Так, цена авиабилета экономического класса по маршруту Усинск-Москва (рейс 596) с датой вылета 20.01.2018 в зависимости от даты приобретения (бронирования) и загрузки рейса (71 пассажир) составила:

группа тарифов Лайт: 9 685 руб. (15.12.2017), 11 685 руб. (20.01.2018), средняя цена авиабилета 10 899 руб.,

группа тарифов Стандарт: 9 925 (16.01.2018), 13 185 руб. (20.01.2018), средняя цена авиабилета 11 876 руб.,

группа тарифов Гибкий: 13 500 (16.01.2018), 15 000 руб. (19.01.2018), средняя цена авиабилета 14 300 руб.,

- цена авиабилета, с учетом льгот и скидок отдельным категориям граждан, составила 11 744 руб.

Цена авиабилета по маршруту Усинск-Москва (рейс 596) с датой вылета 14.07.2018 в зависимости от даты приобретения (бронирования) и загрузки рейса (119 пассажиров) составила:

группа тарифов Лайт: 9 435 руб. (18.04.2018), 33 185 руб. (13.07.2018), средняя цена авиабилета 13 714 руб.,

группа тарифов Стандарт: 10 935 руб. (06.04.2018), 33 685 руб. (13.07.2018), средняя цена авиабилета 17 766 руб.,

группа тарифов Гибкий: 12 935 руб. (19.04.2018), 32 185 руб. (10.07.2018),

средняя цена авиабилета, с учетом льгот и скидок отдельным категориям граждан, составила 15 983 руб.

Таким образом, применяемая Авиакомпанией тарифная политика на услуги по перевозке пассажиров по маршруту Усинск-Москва, Москва-Усинск в период 2017-2018 г.г. обусловлена сезонными изменениями спроса, увеличением потока пассажиров.

Согласно сведениям о фактических результатах деятельности Авиакомпании уровень дохода (рентабельность) от продажи услуги по перевозке пассажиров по маршруту Усинск-Москва, Москва-Усинск составила в 2016 году 19,6 %, в 2017 году 15,3 %, за первый квартал 2018 года 14,9 %.

При этом, чистый уровень дохода (рентабельность) в целом по Авиакомпании составил в 2016 году 1,1 %, в 2017 году 0,2 %.

Таким образом, в силу части 1 статьи 6 Закона о защите конкуренции, пассажирские тарифы, установленные Авиакомпанией в период с 01.04.2016 по 14.05.2018, не являются монопольно высокими.

Согласно абзацу 2 части 1 статьи 10 Гражданского Кодекса Российской Федерации не допускается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на рынке.

В соответствии с Постановлением Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30.06.2008 № 30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением Арбитражными судами антимонопольного законодательства» исходя из системного толкования положений статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации, статей 3, 10 Закона о защите конкуренции для квалификации действий (бездействия) как злоупотребления доминирующим положением достаточно наличия (или угрозы наступления) любого из перечисленных последствий, в том числе ущемления интересов других лиц. В отношении действий (бездействия), прямо поименованных в части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, наличие или угроза наступления соответствующих последствий предполагается и не требует доказывания антимонопольным органом.

Нарушением антимонопольного законодательства являются не любые действия хозяйствующего субъекта, занимающего доминирующее положение на товарном рынке, а только те, которые направлены на сохранение или укрепление своего положения на соответствующем товарном рынке с использованием запрещенных методов, наносящих ущерб конкурентам и (или) иным лицам.

Сам по себе факт доминирования на рынке не свидетельствует о нарушении антимонопольного законодательства. Сфера применения Закона о защите конкуренции ограничена определенным кругом общественных отношений. Квалификация действий лица как нарушающих запрет, предусмотренный Законом о защите конкуренции, в частности отдельными положениями части 1 статьи 10 данного Закона, предполагает доказанность того, что такое поведение обусловлено именно злоупотреблением хозяйствующим субъектом своим доминирующим положением, результатом которого являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской деятельности) либо неограниченного круга потребителей.

Таким образом, важно доказать, что деяние лица содержит в себе антиконкурентный компонент, подпадающий под объект регулирования Закона о защите конкуренции и требующий принятия мер именно антимонопольного контроля.

Закон о защите конкуренции распространяется на отношения, которые связаны с защитой конкуренции, в том числе с предупреждением и пресечением монополистической деятельности, и в которых участвуют российские юридические лица и иностранные юридические лица, организации, федеральные органы исполнительной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, иные осуществляющие функции указанных органов или организации, а также государственные внебюджетные фонды, Центральный банк Российской Федерации, физические лица, в том числе индивидуальные предприниматели (часть 1 статьи 3).

Под монополистической деятельностью понимается злоупотребление хозяйствующим субъектом, группой лиц своим доминирующим положением, соглашения или согласованные действия, запрещенные антимонопольным законодательством, а также иные действия (бездействие), признанные в соответствии с федеральными законами

монополистической деятельностью (пункт 10 статьи 4 Закона о защите конкуренции). В целях исполнения возложенных на него функций, в том числе по обеспечению государственного контроля за соблюдением антимонопольного законодательства хозяйствующими субъектами, предупреждением монополистической деятельности, антимонопольный орган наделен полномочиями, к числу которых согласно статье 23 Закона о защите конкуренции отнесены полномочия по возбуждению и рассмотрению дел о нарушениях антимонопольного законодательства, проведению проверок соблюдения антимонопольного законодательства коммерческими и некоммерческими организациями, федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, а также государственными внебюджетными фондами и физическими лицами, получению от них необходимых документов и информации, объяснений в письменной или устной форме. Вместе с тем реализация предоставленных антимонопольному органу полномочий ограничена необходимостью соблюдения установленных Законом о защите конкуренции требований, служащих гарантией прав и законных интересов проверяемого лица.

В данном конкретном случае не установлено обстоятельств, свидетельствующих о нарушении Авиакомпанией норм антимонопольного законодательства, которое обусловлено именно злоупотреблением им своим доминирующим положением, имеет антиконкурентную направленность, напрямую нарушает антимонопольный запрет, привело или могло привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции и (или) ущемлению интересов хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей и, соответственно, требует принятия мер антимонопольного регулирования.

С учетом изложенного, исходя из конкретных обстоятельств, установленных по антимонопольному делу № А 05-04/18, достаточных оснований полагать, что со стороны ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» в рассматриваемом случае имеет место быть виновное, противоправное, неправомерное действие, которое можно было бы охарактеризовать как злоупотребление своим доминирующим положением, у Комиссии не имеется.

На основании вышеизложенного, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-3 статьи 41, пунктом 1 части 1 статьи 48, статьей 49 Закона о защите конкуренции, Комиссия,

РЕШИЛА:

Прекратить рассмотрение дела № А 05-06/18 в связи с отсутствием нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции в рассматриваемых Комиссией действиях ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр».

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. Дела об обжаловании решения и (или) предписания антимонопольного органа подведомственны арбитражному суду. Решение и (или) предписание территориального антимонопольного органа могут быть также обжалованы в коллегиальный орган федерального антимонопольного органа.

В случае если решение и (или) предписание антимонопольного органа обжалованы в коллегиальный орган федерального антимонопольного органа, принятые по делу о нарушении антимонопольного законодательства акты могут быть обжалованы в арбитражный суд в течение одного месяца с момента вступления в силу решения коллегиального органа федерального антимонопольного органа.

(1) Бронирование – предварительное выделение на воздушном судне места на определенную дату и рейс для перевозки пассажира, а также объема для перевозки багажа.