

ПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

ПО КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

РЕШЕНИЕ

14 декабря 2010 г.

№ АМЗ-66/2010

г. Калининград

Резолютивная часть решения оглашена 01 декабря 2010 года.

В полном объеме решение изготовлено 14 декабря 2010 года.

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

|                           |                |  |
|---------------------------|----------------|--|
| Председатель<br>комиссии: | Боброва О.А.   | ио руководителя Калининградского<br>УФАС России;   |
| Члены комиссии:           | О.А. Бессонова | начальник отдела<br>антимонопольного контроля<br>Калининградского УФАС России,                         |
|                           | Н.С. Егорова   | главный государственный инспектор<br>отдела антимонопольного контроля<br>Калининградского УФАС России; |
|                           | Ю.А. Сидорова  | главный государственный инспектор<br>правового отдела Калининградского УФАС<br>России,                 |

при участии представителей ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии»:  
рассмотрев дело № АМЗ-66/2010 по признакам нарушения ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии» (далее – Ответчик) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции),

УСТАНОВИЛА:

В соответствии с п. 3.1 Административного регламента ФАС по исполнению государственной функции по возбуждению и рассмотрению дел о нарушении антимонопольного законодательства РФ № 447 от 25 декабря 2007 года основанием для возбуждения и рассмотрения дел о нарушении антимонопольного законодательства, в том числе, являются сообщения средств массовой информации, указывающее на наличие признаков нарушения антимонопольного законодательства.

В средствах массовой информации, а также во время проведения 20 марта и 26 июня 2010 года телемоста с губернатором Калининградской области, неоднократно имел место вопрос о завышенной, по мнению населения Калининградской области, стоимости авиабилетов в г. Москву.

В результате проведенного Управлением анализа рынка услуг авиаперевозок по направлению Калининград - Москва — Калининград положение ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» было признано доминирующим.

Как следует из информации, представленной ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии», цены

на авиабилеты по направлению Калининград-Москва и в обратном направлении в период с января по июнь 2010 года в разрезе тарифных кодов увеличились от 1,7 до 2,9 раз. При этом минимальная цена на авиабилет в январе 2010 года составляла 800 рублей, в июне 2010 года - 3100 рублей, максимальная цена в январе — 25 000 рублей, в июне - 45 000 рублей. Как следовало из сообщений средств массовой информации с мая 2010 года приобрести авиабилеты по направлению в г. Москву и обратно по «дешевым» тарифным кодам потребителям не представлялось возможным.

Приказом Калининградского УФАС России № 164 от 29.06.2010 года было возбуждено дело № АМЗ-66/2010 по признакам нарушения ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции». Определением от 29.06.2010 года о назначении дела о нарушении антимонопольного законодательства к рассмотрению к участию в рассмотрении дела в качестве лиц, располагающих сведениями о рассматриваемом комиссией вопросу были привлечены Правительство Калининградской области и Уполномоченный по правам человека в Калининградской области. Определением об отложении рассмотрения дела от 05.07.2010 года к участию в деле в качестве лица, содействующего рассмотрению делу, была привлечена Ассоциация предприятий индустрии туризма Калининградской области.

Необходимо отметить, что в ходе рассмотрения дела № АМЗ-66/2010 в адрес Калининградского УФАС России, а также в ФАС России и Управление Президента РФ по работе с обращениями граждан и организаций поступали заявления граждан. В частности, 03.08.2010 года поступило заявление гр. А, суть которого заключается в следующем. Гражданин А в силу особенностей своей трудовой деятельности как юриста вынужден постоянно выезжать в служебные командировки в разные города РФ, пользуясь при этом услугами авиаперевозчиков. Роль авиатранспорта в сообщении между Калининградом и Москвой значительно возросла после присоединения прибалтийских стран к шенгенскому соглашению. Летний период является наиболее востребованным для потребителей, в связи с чем, по мнению заявителя, авиакомпания, в частности ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии», пользуясь повышением спроса на авиаперевозки, значительно повысили их стоимость, тем самым ущемляя интересы авиапассажира.

В течение июля и августа 2010 года из ФАС России поступили обращения граждан Т, Г, Д, М, К, А, А, а также ООО «К». Суть указанных заявлений аналогична заявлению гр. А, кроме того гр. К. интересовал вопрос об основаниях, по которым стоимость авиабилета за два месяца до вылета в 2-3 раза ниже стоимости авиабилета, приобретаемого за несколько дней до вылета при одинаковом уровне и объеме услуги.

Позиция Министерства промышленности Калининградской области.

В июне и июле 2010 года в Министерство промышленности стала поступать информация от владельцев гостиниц, особенно расположенных в курортных городах области, об участившихся случаях отказов от заранее забронированных номеров в связи с чрезвычайно возросшей стоимостью авиабилетов в Калининград.

Так как преимущественно индивидуальными туристами являются жители Москвы и Санкт-Петербурга, а именно на этих направлениях многократно увеличилась стоимость авиаперелета, то многие отели приводили сведения об уровне снижения индивидуальных бронирований от 10 до 50%. Ситуация стабилизировалась только в августе, но это было связано с чрезвычайной экологической ситуацией — высокой температурой воздуха и пожарами в Москве и Московской области.

Транспортная недоступность региона является главным сдерживающим фактором для интенсивного развития туризма в Калининградской области, она характеризуется:

- неустойчивостью транспортного сообщения - недостатком прямых рейсов в регионы России и европейские страны,
- дефицитом авиабилетов по доступным ценам в высокий сезон,
- ограничениями при оформлении железнодорожных билетов (обязательное наличие заграничного паспорта, необходимость личного присутствия при приобретении билета, ожидание подтверждения возможности проезда по территории Литовской республики).

Проблема особенно актуальна на фоне укрепления туристических позиций приграничных регионов Литовской республики и Республики Польша с получением значительных конкурентных преимуществ в доступности территории для туристов из стран Европы, таких как безвизовое пространство и наличие большого количества низкобюджетных авиаперевозчиков.

Позиция Департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области.

Правительство Калининградской области обеспокоено сложившейся ситуацией, связанной со стоимостью авиабилетов из Калининграда в Санкт-Петербург и Москву. В результате проведенного мониторинга было установлено, что почти половина пассажиров, осуществляющих авиаперелеты в Москву и Санкт-Петербург являются жителями Калининградской области. Департамент считает, что цены на авиабилеты завышены. По предварительным выводам специалистов Департамента развития транспортного комплекса и дорожной деятельности Министерства развития инфраструктуры Калининградской области «справедливая» цена авиаперевозки должна составлять около 3,5-4 тысяч рублей.

В связи с установленными авиаперевозчиками высокими тарифами на авиабилеты Правительство Калининградской области обратилось в Правительство Российской Федерации с просьбой о введении дополнительных рейсов из Калининграда в Москву и Санкт-Петербург, а также о субсидировании авиаперевозок на указанных маршрутах для жителей Калининградской области.

Позиция Уполномоченного по правам человека в Калининградской области.

Географические особенности Калининградской области обуславливают необходимость обязательного наличия заграничного паспорта при осуществлении перевозки железнодорожным транспортом, а в случае использования автомобильного транспорта также необходима виза, некоторые жители области вообще ограничены в возможности получения заграничных паспортов в силу служебного статуса - военнослужащие. При этом, при осуществлении авиаперелета требуется только наличие внутреннего гражданского паспорта. С наступлением сезона летних отпусков авиакомпания значительно повысила стоимость авиабилетов в направлении Санкт-Петербурга и Москвы. Таким образом, возможности и права жителей Калининградской области, не имеющих заграничных паспортов и виз, в случае необходимости присутствия на основной территории РФ, в том числе Санкт-Петербурге и Москве, могут быть ограничены в силу высокой стоимости авиабилетов. Необходимость присутствия граждан на территории т. н. «большой России» может быть вызвана разными причинами: отдых, командировки, визиты к родственникам, прохождение лечения, похороны и т. д.

Позиция представителя Ассоциация предприятий индустрии туризма Калининградской области.

Из-за географического положения Калининградской области проезд по направлению Калининград - Москва - Калининград проходит по территории иностранных государств, пересечение границ которых требует обязательного наличия заграничного паспорта при осуществлении поездки железнодорожным транспортом, а в случае осуществления поездки автомобильным транспортом еще необходимо наличие визы. Стоимость авиабилетов до Калининграда сравнима со стоимостью 10-дневного отдыха в Турции по системе «все включено» или полета в Лондон туда - обратно. Это вопрос доступности и привлекательности региона для туристов. Кроме того, сотрудниками туристических компаний при осуществлении бронирования авиабилетов было замечено, что продажа билетов по более «дешевым» тарифным кодам «закрывается».

Существо дела в изложении Ответчика.

Все тарифы на услугу авиаперевозки регистрируются и публикуются в системах бронирования. В соответствии с приказом Минтранса РФ № 94 от 23.05.2001 года «Об утверждении Положения о порядке регистрации и опубликования тарифной информации на регулярные пассажирские воздушные перевозки, выполняемые российскими авиационными предприятиями», а также приказом Минтранса № 10 от 11.02.2005 г. «О внесении изменений и дополнений в положение о порядке регистрации и опубликования тарифной информации на регулярные пассажирские воздушные перевозки, выполняемые российскими авиационными предприятиями», все применяемые ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии» пассажирские и багажные тарифы регистрируются и утверждаются законным образом и иной порядок не предусмотрен.

На основании действующего ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» раздел 3 (приказ Минтранса № 82 от 28.06.2007 года) в соответствии с Приказом Минтранса № 155 от 25.09.2008 года «Об утверждении правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» п. 5, 15, 18 авиаперевозчики устанавливают денежную сумму за перевозку (тариф) и условия применения тарифов. Уровень того или иного тарифа определяется рыночными условиями по спросу и предложению, действиями конкурентов и позиционированием себя на конкретном рынке. Данные принципы построения тарифов приняты в отрасли и законодательно закреплены.

Проведенные ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии» расчеты подтверждают высокую зависимость эффективности деятельности авиакомпании от сезонного колебания спроса, а также текущей конъюнктуры рынка. В период 2009 года в условиях экономического кризиса и спада пассажирских перевозок, ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии» было вынуждено применять более низкие уровни тарифов, не обеспечивающих покрытие прямых расходов, с целью сохранения присутствия на рынке. Указанная тенденция имела место и на прочих внутренних маршрутах авиакомпании. При этом, ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии», несмотря на убыточность рейсов, увеличило количество рейсов на линии Калининград-Москва в связи с прекращением операционной деятельности ОАО «КД авиа». А также взяло на себя перевозки пассажиров с билетами ОАО «КД авиа». Для покрытия основных расходов по выполнению рейсов в период 2010 года ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии» производило поэтапное увеличение тарифов на авиаперевозки, в том числе и на линии Калининград-Москва. В целях достижения максимальной загрузки рейсов, учитывая внутренние и внешние факторы, влияющие на пассажиропоток, ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии» проводит взвешенную тарифную политику, направленную на улучшение экономики рейсов.

ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии», являясь социально ориентированной авиакомпанией, применяет на внутренних маршрутах гибкую систему тарифов и правил, обеспечивающую максимальную доступность авиаперевозок с учетом различных категорий пассажиров и периодов выполнения рейсов. Правила применения тарифов разрабатываются в соответствии с Приказом Минтранса РФ от 25 сентября 2008 года № 155.

На рейсах авиакомпании применяются различные типы тарифов как бизнес класса, так и экономического класса:

- группа тарифов экономического класса с ограничениями — для пассажиров с фиксированными датами вылета, приобретающих перевозку на срок до трех месяцев,
- группа лояльных тарифов экономического класса — для пассажиров с фиксированными датами вылета, приобретающих перевозку заблаговременно на срок до шести месяцев,
- группа тарифов экономического и бизнес классов без ограничений - годовые тарифы без ограничений.

На рейсах ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» применяются особые условия для перевозок отдельных категорий пассажиров:

- скидки до 50% для детей до 12 лет,
- бесплатные перевозки ветеранов ВОВ в периоды празднования Дня Победы,
- «сквозные» тарифы для трансферных пассажиров,
- «специальные» тарифы для военнослужащих Министерства обороны.

В связи с повышенным спросом на рейсах ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» на линии Москва-Калининград-Москва, а также в целях обеспечения доступности авиаперевозок для жителей Калининградской области был разработан специальный тариф 5900 рублей «в одну сторону». Указанный тариф имеет высокий приоритет в доступности мест и обладает лояльными условиями применения.

Комиссия, рассмотрев представленные материалы, заслушав доводы, возражения и пояснения лиц, участвующих в деле и установила следующее.

1. Частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых является или может явиться ущемление интересов других лиц.

В соответствии с частью 1 статьи 5 Закона доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту 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.

В соответствии с п. 10 ч. 1 ст. 23 Федерального закона от 26.07.2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» антимонопольный орган, в том числе, осуществляет полномочия по установлению доминирующего положения хозяйствующего субъекта при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства.

В рамках рассмотрения дела № АМЗ-66/2010 было проведено исследование конкурентной среды рынка пассажирских авиаперевозок по направлению Калининград – Москва и Москва – Калининград, по результатам которого был составлен аналитический отчет. При анализе структуры рынка в установленном временном интервале 1 п/г 2010 года было выявлено 6 хозяйствующих субъектов, осуществлявших деятельность на исследованном рынке. В результате проведенного исследования положение ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» в соответствии с п. 1 ч. 3 ст. 5 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 года «О защите конкуренции» было признано доминирующим.

Таким образом, на ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» распространяются запреты, установленные частью 1 статьи 10 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 г. «О защите конкуренции».

2. В соответствии с ч. 3 ст. 64 Воздушного кодекса РФ плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками.

В соответствии с пп. 14-18 приказа Министерства транспорта РФ № 155 от 25.09.2008 года «Об утверждении правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» каждому прямому и сквозному тарифу устанавливаются условия применения тарифа, при этом 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 и/или условиям применения тарифа. Количество пассажирских мест, предлагаемых для бронирования перевозки по уровням тарифов, определяется перевозчиком. В каждом классе обслуживания может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по уровню тарифа и/или условиям применения тарифа.

Как следует из представленной информации, ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» устанавливает различные тарифы за услугу авиаперевозки пассажиров по маршруту Калининград - Москва и Москва - Калининград. Авиабилеты, реализуемые по разным тарифам, зависящим от класса бронирования, отличаются сроками и наличием либо отсутствием штрафных санкций за одностороннее расторжение договора или изменение его условий по инициативе потребителя (пассажира).

Таким образом, в соответствии с представленной Ответчиком информацией, Ответчик целенаправленно устанавливает квоты (количественные ограничения продажи авиабилетов, вводимые на определенный период времени) мест на каждый авиарейс по определенному тарифному коду (классу бронирования). Авиаперевозчик, по существу, заранее, вне зависимости от потребностей пассажиров, устанавливает доли мест, различных по тарифам, по срокам и условиям изменения/расторжения договоров перевозки пассажиров на конкретном рейсе. При исчерпании квоты договоров, предусматривающих более низкий уровень тарифа и более жесткие условия его применения, авиаперевозчик начинает продажу билетов по более высоким тарифам без учета заинтересованности клиентов в соответствующих данным кодам условиях договора - более длительном сроке действия билетов, возможности возврата билета и изменения даты вылета без штрафных санкций. При этом потребители, приобретающие билет в последние дни перед вылетом, как правило, не нуждаются в данных условиях, так как могут планировать поездку со значительно большей степенью определенности, чем пассажиры, приобретающие авиабилеты заранее, за большее время до даты предполагаемого вылета. Кроме того, в круг потребителей, приобретающих билеты в последние дни перед рейсом, входят категории, которые имеют более низкую ценовую эластичность спроса (спрос на услугу не столь существенно снижается при росте цены), чем потребители, приобретающие авиабилеты за много дней до вылета, а именно, потребители, у которых возникла срочная потребность в получении услуги авиаперевозки в связи с чрезвычайными обстоятельствами личного характера, и лица, совершающие срочные деловые поездки. Таким образом, применяемая ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» система установления квот продажи авиабилетов по различным тарифным кодам приводит к сегментации круга потребителей и навязыванию им условий перевозки, в которых они не заинтересованы.

Проведенный анализ количества реализованных билетов за период января-июня 2010 года показал, что в период января-апреля 2010 года большее количество билетов реализовывалось по более «дешевым» тарифным кодам, при этом в период мая - июня 2010 года большее количество

билетов реализовывалось по более дорогим тарифным кодам. Следует отметить, что, как общеизвестно, период мая-июня совпадает с периодом праздников и начала летних отпусков.

Таким образом, повышение в мае - июне 2010 года платы за услугу авиаперевозки по направлению Калининград-Москва и Москва - Калининград для конечного потребителя происходило за счет перераспределения квот реализации билетов по различным тарифным кодам, а именно путем увеличения в период май-июнь 2010 года количества предлагаемых билетов по более дорогим тарифам (в зависимости от класса бронирования) при одновременном уменьшении количества предлагаемых билетов по более дешевым тарифам (в зависимости от класса бронирования).

У заявителей по данному делу, в частности у гр. А, осуществляющего авиаперелеты в связи с осуществлением служебной деятельности, в силу осведомленности о точных датах необходимости нахождения, например, в г. Москве, не имелось намерений менять дату вылета либо возвращать билет. Потребители были лишены альтернативной возможности приобрести услугу авиаперевозки и отказаться от неё и вынуждены были приобретать билеты по более высоким тарифным кодам, которые реализовывал авиаперевозчик.

Существовавшее в ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» установление по направлению Москва-Калининград и Калининград-Москва квот предлагаемых к продаже авиабилетов, а именно увеличение в период мая-июня 2010 года количества предлагаемых билетов по более дорогим тарифам (в зависимости от класса бронирования) при одновременном уменьшении количества предлагаемых билетов по более дешевым тарифам (в зависимости от класса бронирования), в то время как в период января-апреля 2010 года предлагалось к продаже большее количество билетов по более дешевым тарифам представляет собой перекрестное субсидирование услуг, оказанных одной группе потребителей (пассажиров, пользовавшихся услугами компании в период января-апреля 2010 года) за счет другой группы потребителей (пассажиров, воспользовавшихся услугами авиаперевозок в период мая-июня 2010 года). Данная система установления квот предлагаемых к продаже авиабилетов по направлению Москва - Калининград и Калининград-Москва привела к ущемлению интересов физических и юридических лиц, воспользовавшихся услугами ОАО «Аэрофлот -Российские авиалинии» в мае - июне 2010 года.

3. В соответствии с ч. 1 статьи 6 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 года «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.

С 22 мая 2010 года ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» увеличило цены на все виды тарифов экономического класса.

Таблица 1. Изменение тарифов экономического класса:

| Тариф    | С 12.05<br>по 21.05 | С 22.05<br>по 26.05 | С 27.<br>05 | Прирост<br>с 21.05 по 27.05 |
|----------|---------------------|---------------------|-------------|-----------------------------|
| LLPXOWRF | 1800                | 3100                | 3100        | 72,22%                      |
| WLPXOWRF | 2200                | 3400                | 3400        | 54,55%                      |
| QLXOWRF  | 2800                | 3900                | 3900        | 39,29%                      |
| VLEXOWRF | 3600                | 4500                | 4500        | 25,00%                      |
| HLEXOWRF | 4500                | 5400                | 5400        | 20,00%                      |
| MLEXOWRF | 5400                | 6600                | 6600        | 22,22%                      |
| BLEXOWRF | 7200                | 7800                | 7800        | 8,33%                       |

|       |       |       |       |        |
|-------|-------|-------|-------|--------|
| SOWRF | 9600  | 9600  | 13000 | 35,42% |
| YOWRF | 12000 | 12000 | 17000 | 41,67% |

Следует отметить, что в указанный период также возросли тарифы экономического класса «туда-обратно» и тарифы бизнес-класса.

Анализ, проведенный в ходе рассмотрения дела, позволяет сделать вывод о том, что увеличение с 22 мая 2010 года ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» цен на авиабилеты экономического класса бронирования по направлению Калининград-Москва-Калининград не соответствовало повышению затрат.

Таким образом, цены, установленные занимающим доминирующее положение на рынке услуг авиаперевозок по направлению Москва-Калининград и Калининград-Москва ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии» путем повышения с 22 мая 2010 года ранее установленных цен на авиабилеты экономического класса бронирования, являются монопольно высокими ценами на услуги авиаперевозок экономического класса по направлению Калининград - Москва - Калининград.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 4 статьи 41, частью 1 статьи 49, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 N 135-ФЗ "О защите конкуренции",

РЕШИЛА:

1. Признать ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» нарушившим ч. 1 ст. 10 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 года «О защите конкуренции» в части злоупотребления доминирующим положением на рынке пассажирских авиаперевозок по направлению Калининград - Москва, Москва - Калининград, выразившегося в ущемлении интересов других лиц.

2. Признать ОАО «Аэрофлот - Российские авиалинии» нарушившим п. 1 ч. 1 ст. 10 Федерального закона № 135-ФЗ от 26.07.2006 года «О защите конкуренции» в части установления монопольно высоких цен на услуги авиаперевозки по направлению Калининград - Москва, Москва - Калининград, которое произошло в результате повышения с 22 мая 2010 года ранее установленных цен на авиабилеты экономического класса бронирования.

3. Выдать предписание о недопущении нарушения антимонопольного законодательства.

4. Передать материалы дела должностному лицу Калининградского УФАС для рассмотрения вопроса о привлечении лиц виновных в нарушении антимонопольного законодательства к административной ответственности.

Председатель  
комиссии:

О.А. Боброва

Члены комиссии:

О.А. Бессонова

Н.С. Егорова

Ю.А. Сидорова

Решение может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия в суд или арбитражный суд.

Примечание. За невыполнение в установленный срок законного решения антимонопольного органа статьей 19.5 Кодекса РФ об административных правонарушениях установлена административная ответственность.