

Резолютивная часть решения оглашена 06 июля 2015 года.

Решение изготовлено в полном объеме 20 июля 2015 года.

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее – Комиссия) в составе: председателя Комиссии <...> – заместителя руководителя управления – начальника отдела антимонопольного контроля, членов Комиссии, <...>– главного специалиста-эксперта отдела антимонопольного контроля, <...>– ведущего специалиста-эксперта отдела антимонопольного контроля, рассмотрев дело №3-1/306 по признакам нарушения ОАО «Авиакомпания «Сибирь» (633104, Новосибирская область, г. Обь-4) части 1 статьи 10 Федерального Закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции), выразившегося в установлении монопольно высокой цены перевозки пассажиров (пассажирских тарифов) по международным маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск, Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск, и в применении топливного сбора при перевозке пассажиров по международным маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск, Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск в 2013 году, установила:

В Управление Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю (далее – Хабаровское УФАС России) 09 декабря 2013 года поступило заявление Законодательной Думы Хабаровского края, подписанное председателем постоянного комитета по социально-экономическому развитию края <...>., на действия ОАО «Авиакомпания «Сибирь» по увеличению цены перевозки пассажиров по международным маршрутам из Хабаровска в Токио (Япония), Пекин (КНР), Харбин (КНР), Сеул (Корея).

Данное заявление составлено по результатам состоявшегося 26 ноября 2013 года в Законодательной Думе Хабаровского края «правительственного часа» на тему «О состоянии и перспективах развития внутреннего и въездного туризма в Хабаровском крае» с участием органов исполнительной власти Хабаровского края, органов местного самоуправления, некоммерческих организаций туроператоров, банков.

В ходе рассмотрения вышеуказанного заявления Законодательной Думы Хабаровского края установлено, что ОАО «Авиакомпания «Сибирь» осуществляет перевозку пассажиров по маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск. По маршрутам Хабаровск – Сеул (Корея) – Хабаровск и Хабаровск – Харбин (КНР) – Хабаровск выполнение рейсов ОАО «Авиакомпания «Сибирь» не осуществляет.

В результате рассмотрения заявления Законодательной Думы Хабаровского края Хабаровским УФАС России установлены признаки нарушения ОАО «Авиакомпания «Сибирь» части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выразившегося в установлении монопольно высокой цены перевозки пассажиров

(пассажирских тарифов) по международным маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск, Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск, и в применении топливного сбора при перевозке пассажиров по международным маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск, Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск в 2013 году.

Приказом Хабаровского УФАС России от 11 марта 2014 года №130 возбуждено дело №3-1/306 по признакам нарушения ОАО «Авиакомпания «Сибирь» (633104, Новосибирская область, г. Обь-4) части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

В процессе рассмотрения дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства приняли участие представители сторон, участвующих в деле:

1. Заявителя – Законодательной Думы Хабаровского края:

– <...>, начальник отдела правовой работы в сфере финансов и экономики правового управления аппарата Законодательной Думы Хабаровского края, доверенность №5.1.24-771 от 07.04.2014.

2. Ответчика – ОАО «Авиакомпания «Сибирь»:

– <...>, доверенность №dov-10-c-15-17 от 27.03.2015.

– <...>, доверенность №DOV10LA181400578 от 27.06.2014.

Рассмотрение дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства приостанавливалось с 22 августа 2014 года по 25 февраля 2015 года на срок рассмотрения арбитражным судом дела №А45-16192/2014 Арбитражного суда Новосибирской области, имеющего значение для рассмотрения дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства по следующим основаниям.

В ходе рассмотрения заявления Законодательной Думы Хабаровского края и дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства ОАО «Авиакомпания «Сибирь» представляла в Хабаровское УФАС России не все запрошенные документы и информацию. Обосновывая непредставление запрашиваемой Хабаровским УФАС России информации ОАО «Авиакомпания «Сибирь» указывало на отсутствие на предприятии учёта информации (сведений), в том виде, как запрашивало Хабаровское УФАС России, и на невозможность подготовки ответа в разумные сроки из-за большого объёма документов и информации. В связи с этим, ОАО «Авиакомпания «Сибирь» предлагало ограничиться предоставленными в Хабаровское УФАС России данными статистического и бухгалтерского учёта.

Учитывая, что запрошенные документы и информация непосредственно связаны с деятельностью ОАО «Авиакомпания «Сибирь» и могут быть получены только у ОАО «Авиакомпания «Сибирь», так как у иных лиц (в том числе государственных органов) такие документы и информация (сведения) отсутствуют, Хабаровское УФАС России постановлением от 18 июня 2014 года №17 о наложении штрафа по делу №3-04/21 об административном правонарушении признало ОАО

«Авиакомпания «Сибирь» виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 5 статьи 19.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (непредставление или несвоевременное представление в федеральный антимонопольный [орган](#), его территориальный [орган](#) сведений (информации), предусмотренных антимонопольным [законодательством](#) Российской Федерации), применило к ОАО «Авиакомпания «Сибирь» меру ответственности в виде административного штрафа в размере 50000,00 рублей.

ОАО «Авиакомпания «Сибирь» обжаловало постановление Хабаровского УФАС России от 18 июня 2014 года №17 о наложении штрафа по делу №3-04/21 об административном правонарушении в Арбитражный суд Новосибирской области.

Комиссия Хабаровского УФАС России не имела возможности всестороннего, полного и объективного рассмотрения дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства и принятия решения в отсутствие всех запрошенных у ОАО «Авиакомпания «Сибирь» документов и информации (сведений).

В силу части 3 статьи 47 Закона о защите конкуренции комиссия может приостановить рассмотрение дела о нарушении антимонопольного законодательства в случае и на срок рассмотрения антимонопольным органом, судом, органами предварительного следствия другого дела, имеющего значение для рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства.

По мнению Комиссии рассмотрение арбитражным судом дела №А45-16192/2014 Арбитражного суда Новосибирской области имело непосредственное значение для рассмотрения дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства, так как в результате рассмотрения дела №А45-16192/2014 дана оценка правомочности действий антимонопольного органа в части истребования необходимых для рассмотрения дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства документов и сведений (информации).

Арбитражным судом Новосибирской области принято решение об отказе в удовлетворении требований ОАО «Авиакомпания «Сибирь» о признании незаконным и отмене постановления Хабаровского УФАС России от 18 июня 2014 года №17 о наложении штрафа по делу №3-04/21 об административном правонарушении, и, следовательно, подтверждена правомочность действий антимонопольного органа в части истребования необходимых для рассмотрения дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства документов и сведений (информации).

Определением Хабаровского УФАС России от 25 февраля 2015 года о возобновлении рассмотрения дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства (исх. Хабаровского УФАС России от 25.02.2015 №3/1408) Комиссия возобновила рассмотрение дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства.

В рамках рассмотрения дела №3-1/306 о нарушении антимонопольного законодательства, Хабаровским УФАС России проведён анализ состояния

конкуренции на рынке услуг международных авиаперевозок пассажиров по маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск.

Анализ проводился в соответствии с «Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке», утверждённым Приказом ФАС России от 28.04.2010 №220, нормативными правовыми документами, регулирующими деятельность по исследуемому направлению.

При проведении данного анализа состояния конкуренции использовались сведения, предоставленные ОАО «Хабаровский аэропорт», данные Единого государственного реестра юридических лиц ФНС России, официальных сайтов хозяйствующих субъектов, информация и документы, полученные от хозяйствующих субъектов, действующих на данном товарном рынке.

В качестве географических границ исследуемого рынка принимаются границы территории аэропорта Хабаровск (Новый) (ОАО «Хабаровский аэропорт»). Географические границы рынка определяются исходя из территории, на которой покупатель (покупатели) приобретает или имеет экономическую, техническую или иную возможность приобрести данную услугу и не имеет возможности за её пределами. Рынки оказания услуг в аэропорту, в том числе услуг по международным авиаперевозкам пассажиров, рассматриваются как локальные, за географические границы товарного рынка принимаются границы аэропорта. На территории города Хабаровска действует один международный аэропорт – аэропорт Хабаровск (Новый) (ОАО «Хабаровский аэропорт»).

В ходе проведения данного анализа установлено, что услуги по международным авиаперевозкам пассажиров по маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск из аэропорта Хабаровск (Новый) в 2012 и 2013 годах оказывали 2 хозяйствующих субъекта: ОАО «Владивосток Авиа» и ОАО «Авиакомпания «Сибирь». В качестве потребителей услуг выступают пассажиры воздушного судна: физические лица, заключившие договор воздушной перевозки пассажира, либо физические лица, в целях перевозки которых, заключён договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).

Как следует из показателей рыночной концентрации (рассчитанных значений коэффициента рыночной концентрации (CR) и индекса рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (НИИ)), рынок услуг международных авиаперевозок пассажиров по маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск относится к рынку с высокой концентрацией.

В результате проведённого анализа состояния конкуренции установлены признаки доминирующего положения ОАО «Авиакомпания «Сибирь» на рынке услуг международных авиаперевозок пассажиров по маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск.

Анализ информации, представленной в ответах территориальных органов ФАС России, свидетельствует об отсутствии сопоставимых товарных рынков, то есть, рынков услуг международных авиаперевозок пассажиров, находящихся в условиях конкуренции, сопоставимых рынкам услуг международных авиаперевозок пассажиров по маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) –

Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск.

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, в том числе установление, поддержание монопольно высокой или монопольно низкой цены товара (пункт 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции).

Как установлено частью 1 статьи 6 Закона о защите конкуренции монопольно высокой ценой товара является цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование (далее – сопоставимый товарный рынок), при наличии такого рынка на территории Российской Федерации или за ее пределами.

Рассмотрев материалы дела и заслушав представителей ОАО «Авиакомпания «Сибирь», Комиссия пришла к следующим выводам:

В соответствии с частью 1 статьи 64 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – Воздушный кодекс) оказание услуг в области гражданской авиации осуществляется на платной основе (тарифы, сборы), если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

Частью 5 статьи 64 Воздушного кодекса установлено, что плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками.

Как следует из части 1 статьи 100 Воздушного кодекса перевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации.

Как установлено частью 2 статьи 100 Воздушного кодекса пассажиром воздушного судна является физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира, либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключён договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).

Перечень тарифов на услуги в области гражданской авиации и сборов за данные услуги, правила формирования указанных тарифов и сборов, правила взимания рассчитанной на основе указанных тарифов и сборов платы за услуги в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации (часть 2 статьи 64 Воздушного кодекса).

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.09.2008 №155 (зарегистрировано в Минюсте России 04.12.2008 №12793) утверждены «Правила формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» (далее – Правила формирования тарифов).

В соответствии с пунктом 2 Правил формирования тарифов правила 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.

Правила применяются при осуществлении внутренних и международных воздушных перевозок пассажиров и багажа (пункт 3 Правил формирования тарифов).

Как следует из пункта 4 Правил формирования тарифов правила распространяются на перевозчиков, лиц осуществляющих от имени перевозчика бронирование, продажу и оформление перевозок на перевозочных документах (далее – уполномоченный агент), и пассажиров.

В соответствии с пунктом 5 Правил формирования тарифов денежная сумма за перевозку пассажира и/или багажа между двумя пунктами (далее – тариф) и условия применения тарифов устанавливаются перевозчиком.

За перевозку между двумя пунктами одного пассажира и его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа устанавливается пассажирский тариф (пункт 6 Правил формирования тарифов).

Пунктом 14 Правил формирования тарифов установлено, что каждому прямому и сквозному тарифу устанавливаются условия применения тарифа. Условия применения тарифа описываются набором категорий и их значений, которые формируются в установленном порядке.

Как следует из пункта 15 Правил формирования тарифов 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.

В соответствии с пунктом 7 Правил формирования тарифов 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 расчётов и перевозочных документов (за исключением платы на операции по аннулированию бронирования, осуществлению расчётов 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», утверждёнными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28.06.2007 №82 (зарегистрировано Минюстом России 27.09.2007 №10186), иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, законодательством страны вылета, назначения и транзита и правилами перевозчика.

Пунктом 9 Правил формирования тарифов установлен перечень расходов, которые могут не включаться в пассажирский тариф, в том числе стоимость авиационных горюче-смазочных материалов (далее – топливный сбор).

Комиссия рассмотрела документы и информацию, представленные ОАО «Авиакомпания «Сибирь», по оказанию услуг международных авиаперевозок пассажиров по маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск 2013 году.

По информации ОАО «Авиакомпания «Сибирь» одновременно на маршрутах Хабаровск – Токио (Япония) и Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск в 2013 году действовало несколько тарифов, различающихся по уровню тарифа и по условиям применения тарифов.

Как следует из представленных ОАО «Авиакомпания «Сибирь» документов и информации, плановые расчёты каждого тарифа авиакомпания не производит. Предварительный расчёт себестоимости рейса (перевозки пассажира) и предполагаемые уровни тарифов, как ниже себестоимости, так и выше себестоимости, производятся только при открытии маршрута. Затем, после анализа результатов выполнения рейсов по этому маршруту происходит корректировка действующей тарифной сетки, в том числе по изменению количества тарифов.

Тарифная сетка устанавливается с использованием программных разработок SITA, исходя из экономических показателей предыдущих периодов, конъюнктуры рынка, прогнозом будущих периодов, с учётом обеспечения доступности авиаперевозок, как с точки зрения ценовой доступности, так и с точки зрения доступности во времени.

По информации ОАО «Авиакомпания «Сибирь» авиакомпания применяет на своих маршрутах гибкую систему тарифов и правил, обеспечивающую максимальную доступность авиаперевозок различных категорий пассажиров. Уровни предлагаемых к продаже тарифов определяются с учётом различных факторов, в том числе сезонности перевозок, спроса на авиаперевозки, действий конкурентов.

Комиссия рассмотрела фактические показатели выполнения ОАО «Авиакомпания «Сибирь» в 2013 году рейсов по маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск.

Маршрут Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск.

В январе – марте ОАО «Авиакомпания «Сибирь» выполнено по 8 рейсов, с апреля количество рейсов увеличилось до 18 в месяц (в июне и октябре по 16 рейсов).

Перевозка пассажиров по итогам 2013 года была убыточной для ОАО «Авиакомпания «Сибирь», рентабельность составила «– 30%» в целом по рейсу и «– 33%» от перевозки пассажиров экономического класса.

В течение года рентабельность изменялась от «– 11%» в декабре до «– 56%» в июне. Только в ноябре получена прибыль 6%, что не повлияло на итоги деятельности за весь год.

При расчёте фактической себестоимости ОАО «Авиакомпания «Сибирь» учитывало расходы, связанные с осуществлением перевозки пассажиров по маршруту Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск: расходы на авиационное топливо, аэронавигационное обслуживание, авиационную безопасность, наземное обслуживание, заработную плату, техническое обслуживание, аренду и лизинг, производственные, общехозяйственные и прочие расходы (уборка салона, аренда каналов связи, обеспечение стоянки воздушного судна, охрана воздушного судна, обслуживание пассажиров при задержке рейса и др.).

Комиссия рассмотрела представленные ОАО «Авиакомпания «Сибирь» документы, подтверждающие фактические расходы авиакомпании на выполнение в 2013 году рейсов по маршруту Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск, по вышеуказанным статьям затрат (договоры, счета-фактуры, накладные, акты и др.).

Наибольшую долю в расходах составляют расходы на авиационное топливо (23,7%) и расходы на аренду и лизинг СВВД и ЛПС (22,2%), расходы на заработную плату с отчислениями составляют 7,1%.

Расходы, не являющиеся необходимыми для осуществления перевозки пассажиров по данному маршруту, ОАО «Авиакомпания «Сибирь» не включает в расчёт фактической себестоимости.

Маршрут Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск.

В течение года ОАО «Авиакомпания «Сибирь» выполнялось по 25 – 28 рейсов в месяц, за исключением февраля (20 рейсов), ноября (16 рейсов), декабря (18 рейсов).

Перевозка пассажиров по итогам 2013 года была убыточной для ОАО «Авиакомпания «Сибирь», рентабельность составила «– 31%» в целом по рейсу и «– 36%» от перевозки пассажиров экономического класса.

В течение года рентабельность изменялась от «– 24%» в августе до «– 54%» в феврале. Только в ноябре и декабре получена прибыль, что не повлияло на итоги деятельности за весь год. Получение прибыли в ноябре и декабре стало следствием снижения расходов и увеличения выручки от перевозки пассажиров.

При расчёте фактической себестоимости ОАО «Авиакомпания «Сибирь»

учитывало расходы, связанные с осуществлением перевозки пассажиров по маршруту Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск: расходы на авиационное топливо, аэронавигационное обслуживание, авиационную безопасность, наземное обслуживание, заработную плату, техническое обслуживание, аренду и лизинг, производственные, общехозяйственные и прочие расходы (уборка салона, аренда каналов связи, обеспечение стоянки воздушного судна, охрана воздушного судна, обслуживание пассажиров при задержке рейса и др.).

Комиссия рассмотрела представленные ОАО «Авиакомпания «Сибирь» документы, подтверждающие фактические расходы авиакомпании на выполнение в 2013 году рейсов по маршруту Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск, по вышеуказанным статьям затрат (договоры, счета-фактуры, накладные, акты и др.).

Наибольшую долю в расходах составляют расходы на авиационное топливо (15,6%) и расходы на аренду и лизинг СВАО и ЛПС (25,7%), расходы на заработную плату с отчислениями составляют 8,8%.

Расходы, не являющиеся необходимыми для осуществления перевозки пассажиров по данному маршруту, ОАО «Авиакомпания «Сибирь» не включает в расчёт фактической себестоимости.

Комиссия также рассмотрела документы и информацию, связанные с выполнением ОАО «Авиакомпания «Сибирь» рейсов по маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск в 2014 году и в I квартале 2015 года.

Как следует из представленных в Хабаровское УФАС России документов и информации, выполнение рейсов по маршруту Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск в 2014 году принесло ОАО «Авиакомпания «Сибирь» прибыль в размере 8% в целом по рейсу и 3% от перевозки пассажиров экономического класса. В течение года рентабельность составляла от «– 18%» до «+28%» в целом по рейсу, и от «– 23%» до «+22%» от перевозки пассажиров экономического класса.

В январе – марте 2015 года выполнение рейсов принесло убытки как в целом за квартал («– 4%» в целом по рейсу и «– 10%» от перевозки пассажиров экономического класса), так и в каждом месяце квартала (кроме января).

При расчёте фактических показателей выполнения рейсов по маршруту Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск в 2014 году и в I квартале 2015 года ОАО «Авиакомпания «Сибирь» учитывает такие же расходы, как и в 2013 году, которые являются необходимыми для осуществления перевозки пассажиров по рассматриваемому маршруту. Расходы, не являющиеся необходимыми для осуществления перевозки пассажиров по данному маршруту, ОАО «Авиакомпания «Сибирь» не включает в расчёт фактической себестоимости.

Анализ представленных в Хабаровское УФАС России документов и информации свидетельствует, что выполнение рейсов по маршруту Хабаровск – Пекин (КНР) –

Хабаровск в 2014 году принесло ОАО «Авиакомпания «Сибирь» убытки в размере «– 2%» в целом по рейсу и «– 6%» от перевозки пассажиров экономического класса. В течение года рентабельность составляла от «– 34%» до «+28%» в целом по рейсу, и от «– 37%» до «+25%» от перевозки пассажиров экономического класса.

В январе – марте 2015 года выполнение рейсов принесло убытки как в целом за квартал («– 15%» в целом по рейсу и «– 18%» от перевозки пассажиров экономического класса), так и в каждом месяце квартала.

При расчёте фактических показателей выполнения рейсов по маршруту Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск в 2014 году и в I квартале 2015 года ОАО «Авиакомпания «Сибирь» учитывает такие же расходы, как и в 2013 году, которые являются необходимыми для осуществления перевозки пассажиров по рассматриваемому маршруту. Расходы, не являющиеся необходимыми для осуществления перевозки пассажиров по данному маршруту, ОАО «Авиакомпания «Сибирь» не включает в расчёт фактической себестоимости.

В соответствии с частью 1 статьи 6 Закона о защите конкуренции монопольно высокой ценой товара является цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование (далее – сопоставимый товарный рынок), при наличии такого рынка на территории Российской Федерации или за ее пределами.

Анализ имеющихся в распоряжении Хабаровского УФАС России документов и информации по вопросам оказания услуг международных авиаперевозок пассажиров по маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск свидетельствует о получении убытков от оказания данной услуги в 2013 году.

Установленные в настоящем решении обстоятельства, свидетельствуют о том, что размер цены перевозки пассажиров (пассажирских тарифов) по международным маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск и Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск в 2013 году не превышал сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли.

По вышеизложенным обстоятельствам Комиссия, всесторонне и полностью исследовав и оценив материалы дела, доказательства и доводы, представленные ОАО «Авиакомпания «Сибирь», с учётом всех обстоятельств, установленных в ходе рассмотрения дела, считает, что в действиях ОАО «Авиакомпания «Сибирь» по установлению и применению цены перевозки пассажиров (пассажирских

тарифов) по международным маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск, Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск, и в применении топливного сбора при перевозке пассажиров по международным маршрутам Хабаровск – Токио (Япония) – Хабаровск, Хабаровск – Пекин (КНР) – Хабаровск в 2013 году, отсутствует нарушение пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции (установление, поддержание монопольно высокой цены товара).

В силу пункта 2 части 1 статьи 48 Закона о защите конкуренции комиссия прекращает рассмотрение дела о нарушении антимонопольного законодательства в случае отсутствия нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых комиссией действиях (бездействии).

Руководствуясь статьёй 23, частью 1 статьи 39, статьёй 48, статьёй 49 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции»,

РЕШИЛА

1. Прекратить рассмотрение дела №3-1/306 в связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых Комиссией действиях.

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.