

ПОСТАНОВЛЕНИЕ № 14

о наложении штрафа по делу № 3-04/47 об административном правонарушении

23 августа 2017 года

г. Хабаровск

Временно исполняющий обязанности руководителя управления Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю <...>, рассмотрев протокол от 31 мая 2017 года об административном правонарушении, материалы дела №3-04/47 об административном правонарушении, возбуждённого в отношении ПАО «Аэрофлот» (местонахождение: 119002, г. Москва, ул. Арбат, 10) по факту нарушения части 1 статьи 10 Федерального Закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции), что выразилось в злоупотреблении доминирующим положением путём совершения действий по экономически, технологически и иным образом не обоснованному установлению различных цен (пассажирских тарифов экономического класса) на один и тот же товар (перевозка пассажиров воздушным транспортом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск) в декабре 2014 года – январе 2015 года (ответственность за данное нарушение предусмотрена статьёй 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях), ПАО «Аэрофлот» уведомлено надлежащим образом, явку своих представителей обеспечило,

УСТАНОВИЛ:

В Управление Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю (далее – Хабаровское УФАС России) 23 сентября 2014 года поступило заявление <...>на действия АО «Авиакомпания «Аврора» (ранее – ОАО «Авиакомпания «Аврора») по установлению в январе 2015 года монопольно высокой цены перевозки пассажиров (пассажирского тарифа) по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

Как следует из заявления <...>при приобретении им 10 сентября 2014 года через официальный интернет сайт авиакомпании билета по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск с датами вылета с 19 января 2015 года по 23 января 2015 года стоимость перевозки одного пассажира по минимальному тарифному плану «Бюджет» составила 15156 рублей с учётом дополнительных сборов. Протяжённость маршрута Хабаровск – Южно-Сахалинск составляет 592 км. Полёты выполняются на воздушных судах Airbus A-319 и Boeing-737, принадлежащих АО «Авиакомпания «Аврора».

В то же время, стоимость перевозки одного пассажира по маршруту Хабаровск – Владивосток – Хабаровск тем же авиаперевозчиком, в те же даты вылета, такими же воздушными судами по минимальному тарифному плану «Бюджет» составляет 6356 рублей с учётом дополнительных сборов при протяжённости маршрута Хабаровск – Владивосток 616 км.

Кроме того, стоимость перевозки одного пассажира по маршруту Хабаровск – Красноярск – Хабаровск тем же авиаперевозчиком, в те же даты вылета, такими же воздушными судами по минимальному тарифному плану «Бюджет» составляет 17556 рублей с учётом дополнительных сборов при протяжённости маршрута Хабаровск – Красноярск 2941 км.

Таким образом, по мнению <...>., учитывая, что основополагающим фактором формирования тарифа на перевозку пассажиров является расстояние такой перевозки, можно считать неразумным и накладывающим неоправданные ограничения на потребителей установление стоимости перевозки одного пассажира по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск по минимальному тарифному плану «Бюджет» в размере 15156 рублей.

В результате рассмотрения заявления <...> Хабаровским УФАС России установлены признаки нарушения АО «Авиакомпания «Аврора» части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выразившегося в установлении монопольно высокой цены перевозки пассажиров (пассажирских тарифов) по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск в январе 2015 года.

Приказом Хабаровского УФАС России от 23 декабря 2014 года №973 возбуждено дело №3-1/242 по признакам нарушения АО «Авиакомпания «Аврора» (693023, Сахалинская область, г. Южно-Сахалинск, ул. Горького, 50 А) части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

К участию в рассмотрении дела №3-1/242 о нарушении антимонопольного законодательства в качестве заинтересованного лица привлечено ПАО «Аэрофлот» (ранее – ОАО «Аэрофлот»).

В рамках рассмотрения дела №3-1/242 о нарушении антимонопольного законодательства, Хабаровским УФАС России проведён анализ состояния конкуренции на рынке услуг пассажирских авиаперевозок по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

Анализ проводился в соответствии с «Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке», утверждённым приказом ФАС России от 28.04.2010 №220, «Административным регламентом Федеральной антимонопольной службы по исполнению государственной функции по установлению доминирующего положения хозяйствующего субъекта при рассмотрении заявлений, материалов, дел о нарушении антимонопольного законодательства и при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией», утверждённым приказом ФАС России от 25.05.2012 №345, нормативными правовыми документами, регулирующими деятельность по исследуемому направлению.

При проведении данного анализа состояния конкуренции использовались сведения, предоставленные ОАО «Хабаровский аэропорт», 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

приобрести эту услугу за её пределами. Рынки оказания услуг в аэропорту, в том числе услуг по внутренним регулярным авиаперевозкам пассажиров, рассматриваются как локальные, за географические границы товарного рынка принимаются границы аэропорта. На территории города Хабаровска действуют два аэропорта – аэропорт Хабаровск (Новый) (главный оператор ОАО «Хабаровский аэропорт») и аэропорт местных воздушных линий (главный оператор ОАО «Авиакомпания «Восток»).

В ходе проведения данного анализа установлено, что услуги авиаперевозки пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск из аэропорта Хабаровск (Новый) в 2013 и 2014 годах оказывали 4 хозяйствующих субъекта, в том числе АО «Авиакомпания «Аврора». 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).

В результате проведённого анализа состояния конкуренции установлено, что по итогам 2013 года АО «Авиакомпания «Аврора» не занимает доминирующего положения на рынке услуг авиаперевозок пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск, по итогам января – сентября 2014 года, в связи с резко возросшей долей на исследуемом рынке, АО «Авиакомпания «Аврора» имеет признаки доминирующего положения на рынке услуг авиаперевозок пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – 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.

По результатам рассмотрения дела №3-1/242 о нарушении антимонопольного законодательства Комиссия, всесторонне и полностью исследовав и оценив материалы дела, доказательства и доводы, представленные АО «Авиакомпания «Аврора», ПАО «Аэрофлот» с учётом всех обстоятельств, установленных в ходе рассмотрения дела, приняла решение о прекращении рассмотрения дела №3-1/242 в связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых Комиссией действиях.

Вместе с тем, в ходе рассмотрения дела №3-1/242 о нарушении антимонопольного законодательства Комиссией в действиях АО «Авиакомпания «Аврора» выявлены признаки нарушения пункта 6 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выразившегося в экономически, технологически и иным образом не обоснованном установлении различных цен (тарифов) на один и тот же товар, если иное не установлено федеральным законом, а именно в совершении действий по установлению в декабре 2014 года – январе 2015 года нескольких пассажирских тарифов на перевозку пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск различающих по размеру (уровню) тарифа, но, в то же время, с одинаковыми условиями применения. Определением Хабаровского УФАС России от 12 октября 2015 года выделено в отдельное производство дело по признакам нарушения пункта 6 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции в отношении АО «Авиакомпания «Аврора».

Приказом Хабаровского УФАС России от 28 октября 2015 года №711 возбуждено дело №3-1/252 по признакам нарушения АО «Авиакомпания «Аврора» (693023, Сахалинская область, г. Южно-Сахалинск, ул. Горького, 50 А) части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выразившегося в экономически, технологически и иным образом не обоснованном установлении различных цен (пассажирских тарифов) на один и тот же товар (перевозка пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск) в декабре 2014 года – январе 2015 года.

К участию в рассмотрении дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства в качестве заинтересованного лица привлечено ПАО «Аэрофлот».

По информации АО «Авиакомпания «Аврора» и ПАО «Аэрофлот» между ними 20 декабря 2013 года заключено «Соглашение код-шеринг» (далее – Соглашение код-шеринг).

В соответствии с Приложением №1А к Соглашению код-шеринг АО «Авиакомпания «Аврора» обеспечивает выполнение код-шеринговых рейсов, а также обеспечивает предоставление ПАО «Аэрофлот» 100% блока мест на условиях полного коммерческого управления перевозками силами ПАО «Аэрофлот». Доходы от проданных авиаперевозок пассажиров и сверхнормативного багажа, а также таксы и сборы, включая топливный сбор, являются собственностью ПАО «Аэрофлот».

Соглашение код-шеринг применяется к отношениям АО «Авиакомпания «Аврора» и ПАО «Аэрофлот», возникшим с 27 октября 2013 года.

Таким образом, как следует из предоставленных в Комиссию документов и информации, в декабре 2014 – январе 2015 годах АО «Авиакомпания «Аврора» осуществляла перевозку пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск воздушными судами, принадлежащими АО «Авиакомпания «Аврора», а ценообразование (установление пассажирских тарифов), реализация билетов, сбор денежных средств осуществлялись ПАО «Аэрофлот».

Согласно информации, представленной ПАО «Аэрофлот» (письмо ПАО «Аэрофлот» от 19.07.2016 №126-1570) и АО «Авиакомпания «Аврора» (письмо АО «Авиакомпания «Аврора» от 20.07.2016 №34.16/1270) в соответствии с частью 1 статьи 9 Закона о защите конкуренции ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» входят в одну группу лиц.

В рамках рассмотрения дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства, в связи с принятием Федерального закона от 05.10.2015 №275-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О защите конкуренции» и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Хабаровским УФАС России проведён анализ состояния конкуренции на рынке услуг внутренних авиаперевозок пассажиров по направлению Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

Источником исходной информации послужили сведения ОАО «Хабаровский аэропорт», данные Единого государственного реестра юридических лиц ФНС России, сведения, предоставленные хозяйствующими субъектами – участниками рассматриваемого рынка, информация, размещённая на официальных сайтах хозяйствующих субъектов – участников рассматриваемого рынка, материалы ранее проводимых собственных исследований.

По результатам проведённого анализа состояния конкуренции на рынке услуг внутренних авиаперевозок пассажиров по направлению Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск установлено, что АО «Авиакомпания «Аврора», группа лиц в составе АО «Авиакомпания «Аврора» и ПАО «Аэрофлот» имеют признаки доминирующего положения на рынке услуг внутренних авиаперевозок пассажиров по направлению Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск в 2014 году, в 2015 году, в I первом квартале 2016 года.

В соответствии с пунктами 3.25, 3.26 «Административного регламента Федеральной антимонопольной службы по исполнению государственной функции по установлению доминирующего положения хозяйствующего субъекта при рассмотрении заявлений, материалов, дел о нарушении антимонопольного законодательства и при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией», утверждённого приказом ФАС России от 25.05.2012 №345, Комиссия, заслушав доводы ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора», с учётом возражений ПАО «Аэрофлот», изложенных в Письменных пояснениях в отношении анализа состояния конкуренции на рынке оказания услуг внутренних авиаперевозок пассажиров по направлению Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск (письмо ПАО «Аэрофлот» от 02.08.2016 №126-1681), руководствуясь документами и информацией, полученными в ходе рассмотрения дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства, а также служебными письмами отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России от 22.07.2016 и от 11.08.2016, принимает решение об установлении доминирующего положения группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» на рынке оказания услуг внутренних авиаперевозок пассажиров по направлению Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск с долей более 50%.

По вышеизложенным обстоятельствам Комиссия прекратила участие в рассмотрении дела АО «Авиакомпания «Аврора» в качестве ответчика и ПАО «Аэрофлот» в качестве заинтересованного лица и привлекла к участию в рассмотрении дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства в качестве ответчика группу лиц в составе АО «Авиакомпания «Аврора» и ПАО «Аэрофлот».

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 (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе экономически, технологически и иным образом не обоснованное установление различных цен (тарифов) на один и тот же товар, если иное не установлено федеральным законом (пункт 6 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции).

Согласно пункту 23 статьи 4 Закона о защите конкуренции потребитель – это юридическое или физическое лицо, приобретающее товар.

Пунктом 1 статьи 4 Закона о защите конкуренции установлено, что товар – это объект гражданских прав (в том числе работа, услуга, включая финансовую услугу), предназначенный для продажи, обмена или иного введения в оборот.

На заседании Комиссии 26.07.2016 представитель ПАО «Аэрофлот» заявил устное ходатайство об ознакомлении со служебным письмом отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России от 22.07.2016 по результатам проведения анализа состояния конкуренции на рынке оказания услуг авиаперевозки пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

Комиссия приняла решение удовлетворить данное ходатайство ПАО «Аэрофлот» об ознакомлении со служебным письмом отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России от 22.07.2016 по результатам проведения анализа состояния конкуренции на рынке оказания услуг авиаперевозки пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

На заседании Комиссии 26.07.2016 представитель АО «Авиакомпания «Аврора» заявил устное ходатайство об ознакомлении со служебным письмом отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России от 22.07.2016 по результатам проведения анализа состояния конкуренции на рынке оказания услуг авиаперевозки пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

Комиссия приняла решение удовлетворить данное ходатайство АО «Авиакомпания «Аврора» об ознакомлении со служебным письмом отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России от 22.07.2016 по

результатам проведения анализа состояния конкуренции на рынке оказания услуг авиаперевозки пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

11 августа 2016 года на адрес электронной почты Хабаровского УФАС России поступило письмо ПАО «Аэрофлот» от 10.08.2016 №802-1787 с ходатайством о прекращении рассмотрения дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства в виду отсутствия нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых Комиссией действиях ПАО «Аэрофлот».

Комиссия приняла решения об отказе в удовлетворении данного ходатайства ПАО «Аэрофлот» о прекращении рассмотрения дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства.

На заседании Комиссии 12.08.2016 представитель ПАО «Аэрофлот» заявил ходатайство об ознакомлении с материалами дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства, в том числе о необходимости ознакомления с поступившим в Комиссию служебным письмом отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России от 11.08.2016 по результатам рассмотрения письменных пояснений ПАО «Аэрофлот» (письмо ПАО «Аэрофлот» от 02.08.2016 №126-1681) в отношении анализа состояния конкуренции на рынке оказания услуг внутренних авиаперевозок пассажиров по направлению Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск о том, что признаки доминирования группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» на указанном рынке отсутствуют.

Комиссия приняла решение об удовлетворении данного ходатайства ПАО «Аэрофлот» об ознакомлении с материалами дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства, в том числе со служебным письмом отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России от 11.08.2016.

На заседании Комиссии 12.08.2016 представитель АО «Авиакомпания «Аврора» заявил ходатайство об ознакомлении с материалами дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства, в том числе о необходимости ознакомления с поступившим в Комиссию служебным письмом отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России от 11.08.2016 по результатам рассмотрения письменных пояснений ПАО «Аэрофлот» (письмо ПАО «Аэрофлот» от 02.08.2016 №126-1681) в отношении анализа состояния конкуренции на рынке оказания услуг внутренних авиаперевозок пассажиров по направлению Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск о том, что признаки доминирования группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» на указанном рынке отсутствуют.

Комиссия приняла решение об удовлетворении данного ходатайства АО «Авиакомпания «Аврора» об ознакомлении с материалами дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства, в том числе со служебным письмом отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России от 11.08.2016.

Рассмотрев материалы дела и заслушав представителей ПАО «Аэрофлот», АО

«Авиакомпания «Аврора» 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).

В рамках рассмотрения дела №3-1/242 о нарушении антимонопольного законодательства АО «Авиакомпания «Аврора» в письме от 12.02.2015 №34-16/238 сообщило, что в понимании части 1 статьи 100 Воздушного кодекса АО «Авиакомпания «Аврора» является перевозчиком на маршруте Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск в декабре 2014 – январе 2015 года. ПАО «Аэрофлот» в письме от 16.02.2015 №126-308 сообщило, что в понимании части 1 статьи 100 Воздушного кодекса ПАО «Аэрофлот» не является перевозчиком на маршруте Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск, так как в 2014 – 2015 гг. перевозка пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск осуществлялась воздушными судами, эксплуатантом которых является АО

«Авиакомпания «Аврора», которое имеет соответствующую лицензию.

Следовательно, плата (тариф) за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, в соответствии с частью 5 статьи 64 Воздушного кодекса и пунктом 5 Правил формирования тарифов, должна устанавливаться АО «Авиакомпания «Аврора», как перевозчиком в понимании части 1 статьи 100 Воздушного Кодекса.

В то же время, по информации АО «Авиакомпания «Аврора» и ПАО «Аэрофлот» между ними 20 декабря 2013 года заключено «Соглашение код-шеринг» (далее – Соглашение код-шеринг). В соответствии с пунктом 1 раздела 1 Соглашения код-шеринг в целях увеличения присутствия на рынке авиаперевозок, а также повышения показателей коммерческой загрузки ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» готовы совместно осуществлять деятельность по перевозке пассажиров, груза и багажа по определённым маршрутам. АО «Авиакомпания «Аврора» оплачивает все прямые и косвенные эксплуатационные расходы, относящиеся к выполнению код-шеринговых рейсов, с последующим возмещением данных расходов ПАО «Аэрофлот». АО «Авиакомпания «Аврора» предоставляет воздушное судно в пригодном к полёту состоянии, должным образом укомплектованное личным составом и оборудованием для осуществления полётов. Воздушное судно остаётся под техническим и эксплуатационным контролем АО «Авиакомпания «Аврора» и эксплуатируется в соответствии с его операционными требованиями.

Согласно раздела 2 Соглашения код-шеринг АО «Авиакомпания «Аврора» осуществляет операционный контроль над воздушным судном и выполнение рейсов, а ПАО «Аэрофлот» осуществляет полное коммерческое управление загрузкой рейса, включая ценообразование и продажу авиабилетов, при этом номер этого рейса лежит в соответствующем выделенном диапазоне рейсов ПАО «Аэрофлот», в системах бронирования публикуется под единым кодом ПАО «Аэрофлот» – SU.

Приложением А к Соглашению код-шеринг установлено, что все код-шеринговые рейсы должны отображаться в системах бронирования и глобальных распределительных системах под кодами и номерами SU. Всё бронирование полностью контролируется ПАО «Аэрофлот». Управление доходами и контроль бронирования осуществляется ПАО «Аэрофлот» в соответствии со своими правилами.

Как установлено Приложением Б к Соглашению код-шеринг АО «Авиакомпания «Аврора» несёт ответственность за качество предоставляемого сервиса в аэропорту и на борту воздушного судна, оплачивает все прямые и косвенные эксплуатационные расходы, относящиеся к выполнению код-шеринговых рейсов.

В соответствии с Приложением №1А к Соглашению код-шеринг АО «Авиакомпания «Аврора» обеспечивает выполнение код-шеринговых рейсов, а также обеспечивает предоставление ПАО «Аэрофлот» 100% блока мест на условиях полного коммерческого управления перевозками силами ПАО «Аэрофлот». Доходы от проданных авиаперевозок пассажиров и сверхнормативного багажа, а также таксы и сборы, включая топливный сбор, являются собственностью ПАО «Аэрофлот».

Соглашение код-шеринг применяется к отношениям АО «Авиакомпания «Аврора» и ПАО «Аэрофлот», возникшим с 27 октября 2013 года.

Таким образом, как следует из предоставленных в Комиссию документов и информации, в декабре 2014 – январе 2015 годах АО «Авиакомпания «Аврора» осуществляла перевозку пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск воздушными судами, принадлежащими АО «Авиакомпания «Аврора», а ценообразование (установление пассажирских тарифов), реализация билетов, сбор денежных средств осуществлялись ПАО «Аэрофлот».

Как следует из представленных в Комиссию документов и информации, плановые расчёты (калькуляции) каждого тарифа по рассматриваемому маршруту АО «Авиакомпания «Аврора» не производятся.

Установление тарифов на авиаперевозку пассажиров по каждому маршруту производится ПАО «Аэрофлот» индивидуально в зависимости от рыночных условий, основными показателями которых являются:

- условия по спросу и предложению, действующие на данном конкретном направлении авиаперевозок;
- показатели коммерческой загрузки рейсов, исторические и прогнозные с учётом сезонности;
- размер минимального тарифа для покрытия плановых расходов на линии с учётом плановой загрузки;
- уровни тарифов авиакомпаний конкурентов.

Окончательное решение об уровнях применяемых тарифов принимается на основании рыночной ситуации.

Контроль за уровнем тарифов осуществляется посредством применения усреднённой доходной ставки на рейс с её последующим соизмерением с расходной составляющей.

В соответствии с принятой структурой тарифных групп ПАО «Аэрофлот» на всех направлениях пассажирам предлагается 3 регулярные группы тарифов: Премиум, Оптимум, Бюджет. Также существует группа тарифов Промо с целью предложения на маршруте ограниченных временем распродажных тарифов.

По сообщению ПАО «Аэрофлот» каждой группе тарифов соответствуют свои условия применения. Поскольку авиакомпания работает не с однородным рынком покупателей, которые ищут одну и ту же перевозку с одинаковыми свойствами, а с несколькими его сегментами, каждый из которых имеет различные требования к перевозке и условиям её предоставления, а также обладает различной ценовой эластичностью, применяется принцип динамического ценообразования. Данный принцип предполагает установление разных цен на один и тот же товар с целью гарантировать потребление продукции в эффективном объёме, поскольку спрос потребителей может существенно различаться, а введение единой средней фиксированной платы за доступ к услуге может привести к тому, что для ряда

потребителей она окажется выше получаемого ими излишка, и они вынуждены будут вообще отказаться от пользования данной услугой. Если же часть потребителей, готовых платить цену, равную предельным затратам, уйдёт с рынка, эффективность снизится. Выход состоит во взимании разной фиксированной платы с разных потребителей в зависимости от их готовности и способности платить.

По информации ПАО «Аэрофлот» максимальная конкуренция на рынке перевозок ведётся в зоне минимальных тарифов, по которым реализуется основная часть перевозок. Установление минимальных тарифов производится в зависимости от складывающейся конкурентной ситуации, в расчёт принимаются полные цены конкурентов с учётом такс и сборов, поскольку таксы и сборы у перевозчиков могут отличаться.

Для манёвра у авиакомпании есть два ресурса: тарифы и соответствующие им правила применения и квоты мест, которые под них выделяются. Распределение мест по каждому тарифу с целью увеличения рентабельности перевозок при максимальном удовлетворении имеющегося спроса осуществляется ПАО «Аэрофлот» с использованием автоматизированной системы управления доходами Sabre AirVision Revenue Manager.

Продажи по тарифам выше необходимого уровня для покрытия расходов возможны лишь в периоды относительно высокого спроса, тогда как в периоды низкого спроса системы управления доходами настроены на поддержание уровня пассажиропотока за счёт увеличения квот по тарифам низких ценовых уровней. Так, например, в сезон низкого спроса доля продаж по наиболее низким тарифам, которые находятся за пределом рентабельности, составляет более 80%, тогда как на все тарифы высокого ценового уровня (выше необходимого минимального тарифа для покрытия расходов на перевозку одного пассажира) суммарно приходится менее 5% продаж. Напротив, в периоды высокого спроса на тарифы высоких ценовых уровней приходится свыше 30% продаж, а коэффициент занятости пассажирских кресел заметно выше, чем в периоды низкого спроса.

В период низкого спроса предлагается больше мест по самым низким тарифам, что способствует получению убытков. В период высокого спроса уровень среднего тарифа повышается, в том числе для компенсации убытков низкого сезона. Установление минимального дохода, необходимого для выполнения безубыточного рейса, не производится.

В соответствии с информацией АО «Авиакомпания «Аврора», изложенной в письме от 09.03.2016 №34.16/375, с технической точки зрения, рассматривая вопрос характеристик услуги перевозки, полученной пассажирами экономического класса по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск, оказанные в декабре 2014 года – январе 2015 года, оценивая указанную услугу исходя из норм Гражданского кодекса и Воздушного кодекса в их взаимосвязи с Федеральными авиационными правилами и другими нормативными актами, регулирующими деятельность авиации, все пассажиры получили одинаковый объём услуг.

По информации ПАО «Аэрофлот», изложенной в письме от 09.03.2016 №126-513, по смыслу действующих норм Гражданского кодекса и Воздушного кодекса, все пассажиры, перевезённые АО «Авиакомпания «Аврора» в декабре 2014 года –

январе 2015 года по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск, получили одинаковый товар (услугу) по перевозке воздушным транспортом. При этом ПАО «Аэрофлот» обращает внимание на то, что применяемы тарифы ПАО «Аэрофлот» в указанном направлении объединены в тарифные группы. Каждой группе тарифов соответствуют свои условия применения, тарифы внутри группы различаются между собой по сроку действия обязательств по перевозке пассажиров и другим параметрам, а значит, фактически пассажир получает товар (услугу) по перевозке воздушным транспортом с разными качествами (условиями).

Как следует из имеющихся в распоряжении Комиссии документов и информации в декабре 2014 года – январе 2015 года на перевозку АО «Авиакомпания «Аврора» пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск действовали следующие пассажирские тарифы экономического класса:

№ п/п

Группа тарифов Класс бронирования

Тариф Размер тарифа (руб.) Основные условия применения

Открытая дата обратного вылета

Минимальный срок нахождения в пункте назначения Срок действия обязательств по перевозке (дней)

в одну сторону

1. оптимум L LEXOWRF 7500 не разрешена без ограничений 345
 2. оптимум H HEXOWRF 8500 не разрешена без ограничений 350
 3. оптимум K KEXOWRF 10000 не разрешена без ограничений 355
 4. оптимум U UEXOWRF 12500 не разрешена без ограничений 360
 5. оптимум M MEXOWRF 15000 не разрешена без ограничений 365
 6. премиум B BOWRF 20000 разрешена без ограничений 360
 7. премиум Y YOWRF 25000 разрешена без ограничений 365
- туда – обратно

1. оптимум L LEXRF 15000 не разрешена без ограничений 345
2. оптимум H HEXRF 17000 не разрешена без ограничений 350
3. оптимум K KEXRF 20000 не разрешена без ограничений 355
4. оптимум U UEXRF 25000 не разрешена без ограничений 360
5. оптимум M MEXRF 30000 не разрешена без ограничений 365
6. премиум B BRTRF 40000 разрешена без ограничений 360
7. премиум Y YRTRF 50000 разрешена без ограничений 365

Также, кроме основных условий применения тарифов, «Правилами применения тарифных групп ОАО «Аэрофлот», введённых в действие указанием заместителя генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами ОАО «Аэрофлот» от 19.06.2014 №108/У, предусмотрены следующие условия применения тарифов:

1. Комбинация пунктов прилёта и обратного вылета:
 - тарифы группы оптимум – без ограничений;
 - тарифы группы премиум – без ограничений.
2. Комбинация пунктов начала и конца перевозки:
 - тарифы группы оптимум – не разрешена при перевозках от п.п. РФ;
 - тарифы группы премиум – не разрешена при перевозках от п.п. РФ.
3. Остановки в пункте пересадки для транзитных пассажиров:
 - тарифы группы оптимум – разрешены без надбавки к величине тарифа;
 - тарифы группы премиум – разрешены без надбавки к величине тарифа.

4. Повышение в классе обслуживания на регистрации:

- тарифы группы оптимум – не разрешается;
- тарифы группы премиум – разрешается с доплатой в зависимости от направления.

5. Комбинация тарифов:

- тарифы группы оптимум – разрешены, кроме комбинации с группой ПРОМО, для пересадок по РФ дополнительно разрешены комбинации на стыковочных маршрутах в рамках тарифных групп;
- тарифы группы премиум – разрешены, кроме комбинации с группой ПРОМО, для перевозок по РФ дополнительно разрешены комбинации на стыковочных маршрутах в рамках тарифных групп.

6. Возврат провозной платы до окончания установленного времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс:

- тарифы группы оптимум – разрешено с удержанием платы в зависимости от направления перевозки (50 EUR, 50 USD, 100 EUR, 100 USD, 15000 JPY, 1500 руб. – при перевозках по европейской части РФ (зона А), 2500 руб. – при перевозках между пунктами европейской части РФ (зона А) и остальными пунктами РФ (зона В), а также между пунктами зоны В);
- тарифы группы премиум – разрешено без удержания платы.

7. Возврат провозной платы после окончания установленного времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс:

- тарифы группы оптимум – не разрешается, для перевозок от п.п. БСВ в п.п. РФ/Европы/СНГ/Балтии разрешается с удержанием платы в размере 85 USD;
- тарифы группы премиум – разрешено без удержания платы.

8. Изменение условий перевозки до времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу):

- тарифы группы оптимум – разрешается с платой в размере 50 EUR, 50 USD, 100 EUR, 100 USD, 15000 JPY, 1500 руб. – внутри зоны А, 2500 руб. – между пунктами зон А и В и внутри зоны В;
- тарифы группы премиум – разрешено без доплаты.

9. Изменение условий перевозки после времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу):

- тарифы группы оптимум – не разрешается, для перевозок от п.п. БСВ в п.п. РФ/Европы/СНГ/Балтии разрешается с платой 85 USD;
- тарифы группы премиум – разрешено без доплаты.

10. Скидки для детей до 2-х лет без предоставления отдельного места:

- тарифы группы оптимум – 90%, при внутренних перевозках по РФ – бесплатно;
- тарифы группы премиум – 90%, при внутренних перевозках по РФ – бесплатно.

11. Скидки для детей до 2-х лет и детей от 2 до 12 лет с предоставлением отдельного места без предоставления отдельного места:

- тарифы группы оптимум – без сопровождения взрослым (для детей от 5 до 12 лет) скидка не предоставляется, с сопровождением взрослым – 25%;
- тарифы группы премиум – без сопровождения взрослым (для детей от 5 до 12 лет) скидка не предоставляется, с сопровождением взрослым – 50%.

Таким образом, в рассматриваемый период времени реализация услуги перевозки АО «Авиакомпания «Аврора» пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск осуществлялась по семи пассажирским тарифам экономического класса, разделённым на группы тарифов оптимум (LEXOWRF, HEXOWRF, KEXOWRF, UEXOWRF, VEXOWRF в одну сторону, LEXRF HEXRF KEXRF UEXRF MEXRF туда-обратно) и премиум (BOWRF, YOWRF в одну сторону, BRTRF, YRTRF туда-обратно), и четырём пассажирским тарифам бизнес класса, разделённым на группы тарифов оптимум (IBROWRF (15000,00 рублей) в одну сторону, IBRRF (30000,00 рублей) туда-обратно и премиум (DOWRF (20000,00 рублей), COWRF (25000,00 рублей), JOWRF (35000,00 рублей) в одну сторону, DRTRF (40000,00 рублей), CRTRF (50000,00 рублей), JRTRF (70000,00 рублей) туда-обратно). При этом размер отдельных тарифов экономического класса превышает или равен размеру тарифов бизнес класса.

Разница между максимальным и минимальным размерами тарифов экономического класса группы тарифов оптимум составляет 7500,00 рублей в одну сторону и 15000,00 рублей туда – обратно, то есть тарифы отличаются в 2 раза, а разница между максимальным и минимальным размерами тарифов экономического класса группы тарифов оптимум (минимальный тариф) и группы тарифов премиум (максимальный тариф) составляет 17500,00 рублей в одну сторону и 35000,00 рублей туда – обратно, то есть тарифы отличаются в 3,3 раза.

При этом по условиям применения тарифы отличаются:

- в пределах группы тарифов оптимум – по срокам действия обязательств по перевозке от 345 до 365 дней;
- в пределах групп тарифов оптимум и премиум – по разрешению (не разрешению) возврата провозной платы и внесения изменений в оформленную перевозку, а также по удержанию (не удержанию) с пассажиров денежных средств при возврате провозной платы, при внесении изменений в оформленную перевозку.

Комиссия рассмотрела действующие в декабре 2014 года – январе 2015 года тарифы на перевозку пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

Тарифы экономического класса группы тарифов оптимум, в одну сторону:

Для всех тарифов группы тарифов оптимум (LEXOWRF, HEXOWRF, KEXOWRF, UEXOWRF, MEXOWRF) установлены одинаковыми следующие условия применения:

1. Открытая дата обратного вылета – не разрешена.
2. Минимальный срок нахождения в пункте назначения – без ограничений.
3. Комбинация пунктов прилёта и обратного вылета – без ограничений.
4. Комбинация пунктов начала и конца перевозки – не разрешена при перевозках от п.п. РФ.
5. Остановки в пункте пересадки для транзитных пассажиров – разрешены без надбавки к величине тарифа.
6. Повышение в классе обслуживания на регистрации – не разрешается.
7. Комбинация тарифов – разрешены, кроме комбинации с группой ПРОМО, для пересадок по РФ дополнительно разрешены комбинации на стыковочных маршрутах в рамках тарифных групп.
8. Возврат провозной платы до окончания установленного времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс – разрешено с удержанием платы в зависимости от направления перевозки (50 EUR, 50 USD, 100 EUR, 100 USD, 15000 JPY, 1500 руб. – при перевозках по европейской части РФ (зона А), 2500 руб. – при перевозках между пунктами европейской части РФ (зона А) и остальными пунктами РФ (зона В), а также между пунктами зоны В).
9. Возврат провозной платы после окончания установленного времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс – не разрешается, для перевозок от п.п. БСВ в п.п. РФ/Европы/СНГ/Балтии разрешается с удержанием платы в размере 85 USD.
10. Изменение условий перевозки до времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу) – разрешается с платой в размере 50 EUR, 50 USD, 100 EUR, 100 USD, 15000 JPY, 1500 руб. – внутри зоны А, 2500 руб. – между пунктами зон А и В и внутри зоны В.
11. Изменение условий перевозки после времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу) – не разрешается, для перевозок от п.п. БСВ в п.п. РФ/Европы/СНГ/Балтии разрешается с платой 85 USD.
12. Скидки для детей до 2-х лет без предоставления отдельного места – 90%, при внутренних перевозках по РФ – бесплатно.
13. Скидки для детей до 2-х лет и детей от 2 до 12 лет с предоставлением отдельного места – без сопровождения взрослым (для детей от 5 до 12 лет) скидка не предоставляется, с сопровождением взрослым – 25%.

Единственным условием применения, которым отличаются тарифы экономического класса группы тарифов оптимум, является срок действия обязательств по перевозке:

- тариф LEXOWRF – 345 дней;
- тариф HEXOWRF – 350 дней;
- тариф KEXOWRF – 350 дней;
- тариф UEXOWRF – 360 дней;
- тариф MEXOWRF – 365 дней.

Размер тарифа LEXOWRF составляет 7500,00 рублей, размер тарифа HEXOWRF составляет 8500,00 рублей, размер тарифа KEXOWRF составляет 10000,00 рублей, размер тарифа UEXOWRF составляет 12500,00 рублей, размер тарифа MEXOWRF составляет 15000,00 рублей.

Размер тарифа HEXOWRF превышает размер тарифа LEXOWRF на 1000,00 рублей (на 13,3%), условия применения тарифов одинаковые за исключением срока действий обязательств по перевозке – 345 дней и 350 дней соответственно. По информации ПАО «Аэрофлот» увеличение размера тарифа на 1000,00 рублей (на 13,3%) связано с различием только одного условия применения тарифа – увеличение срока действий обязательств по перевозке на 5 дней (1,4%).

Размер тарифа KEXOWRF превышает размер тарифа LEXOWRF на 2500,00 рублей (на 33,3%), условия применения тарифов одинаковые за исключением срока действий обязательств по перевозке – 345 дней и 355 дней соответственно. По информации ПАО «Аэрофлот» увеличение размера тарифа на 2500,00 рублей (на 33,3%) связано с различием только одного условия применения тарифа – увеличение срока действий обязательств по перевозке на 10 дней (2,9%).

Размер тарифа UEXOWRF превышает размер тарифа LEXOWRF на 5000,00 рублей (на 66,7%), условия применения тарифов одинаковые за исключением срока действий обязательств по перевозке – 345 дней и 360 дней соответственно. По информации ПАО «Аэрофлот» увеличение размера тарифа на 5000,00 рублей (на 66,7%) связано с различием только одного условия применения тарифа – увеличение срока действий обязательств по перевозке на 15 дней (4,3%).

Размер тарифа MEXOWRF превышает размер тарифа LEXOWRF на 7500,00 рублей (на 100,0%), условия применения тарифов одинаковые за исключением срока действий обязательств по перевозке – 345 дней и 365 дней соответственно. По информации ПАО «Аэрофлот» увеличение размера тарифа на 7500,00 рублей (на 100,0%) связано с различием только одного условия применения тарифа – увеличение срока действий обязательств по перевозке на 20 дней (5,8%).

Таким образом, как следует из информации ПАО «Аэрофлот», увеличение срока действий обязательств по перевозке с 345 до 365 дней, то есть на 20 дней (5,8%),

соответствует увеличению размера тарифа на 7500,00 рублей (100,0%).

Аналогичная зависимость прослеживается для тарифов экономического класса группы тарифов оптимум туда – обратно: LEXRF (15000,00 рублей), HEXRF (17000,00 рублей), KEXRF (20000,00 рублей), UEXRF (25000,00 рублей), MEXRF (30000,00 рублей).

Все условия применения данных тарифов одинаковые за исключением срока действия обязательств по перевозке. Как и у тарифов в одну сторону, увеличение у тарифов туда – обратно срока действия обязательств по перевозке с 345 до 365 дней, то есть на 20 дней (5,8%), соответствует увеличению размера тарифа на 15000,00 рублей (100,0%).

По мнению Комиссии, незначительное изменение условия применения тарифа (срока действия обязательств по перевозке), не влияющего на изменение качественных и количественных характеристик товара (услуги перевозки пассажиров воздушным транспортом из одного пункта в другой, в том числе по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск в декабре 2014 года – январе 2015 года), не может служить обоснованием значительного изменения цены товара (увеличение размера пассажирского тарифа на 100%).

Комиссия провела сравнение тарифов экономического класса групп тарифов оптимум и премиум по размерам тарифов и по условиям применения.

Для тарифов экономического класса групп тарифов оптимум и премиум установлены одинаковыми следующие условия применения:

1. Минимальный срок нахождения в пункте назначения – без ограничений.
2. Комбинация пунктов прилёта и обратного вылета – без ограничений.
3. Комбинация пунктов начала и конца перевозки – не разрешена при перевозках от п.п. РФ.
4. Остановки в пункте пересадки для транзитных пассажиров – разрешены без надбавки к величине тарифа.
5. Комбинация тарифов – разрешены, кроме комбинации с группой ПРОМО, для пересадок по РФ дополнительно разрешены комбинации на стыковочных маршрутах в рамках тарифных групп.
6. Скидки для детей до 2-х лет без предоставления отдельного места – 90%, при внутренних перевозках по РФ – бесплатно.
7. Скидки для детей до 2-х лет и детей от 2 до 12 лет с предоставлением отдельного места – без сопровождения взрослым (для детей от 5 до 12 лет) скидка не предоставляется.

Условия применения, различные для тарифов экономического класса группы тарифов оптимум и группы тарифов премиум:

1. Открытая дата обратного вылета:

– тарифы группы оптимум – не разрешена;

– тарифы группы премиум – разрешена.

2. Повышение в классе обслуживания на регистрации:

– тарифы группы оптимум – не разрешается;

– тарифы группы премиум – разрешается с доплатой в зависимости от направления.

3. Возврат провозной платы до окончания установленного времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс:

– тарифы группы оптимум – разрешено с удержанием платы в зависимости от направления перевозки (50 EUR, 50 USD, 100 EUR, 100 USD, 15000 JPY, 1500 руб. – при перевозках по европейской части РФ (зона А), 2500 руб. – при перевозках между пунктами европейской части РФ (зона А) и остальными пунктами РФ (зона В), а также между пунктами зоны В);

– тарифы группы премиум – разрешено без удержания платы.

4. Возврат провозной платы после окончания установленного времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс:

– тарифы группы оптимум – не разрешается, для перевозок от п.п. БСВ в п.п. РФ/Европы/СНГ/Балтии разрешается с удержанием платы в размере 85 USD;

– тарифы группы премиум – разрешено без удержания платы.

5. Изменение условий перевозки до времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу):

– тарифы группы оптимум – разрешается с платой в размере 50 EUR, 50 USD, 100 EUR, 100 USD, 15000 JPY, 1500 руб. – внутри зоны А, 2500 руб. – между пунктами зон А и В и внутри зоны В;

– тарифы группы премиум – разрешено без доплаты.

6. Изменение условий перевозки после времени отправки рейса, указанного в оформленном билете (при условии наличия мест по оплаченному тарифу):

– тарифы группы оптимум – не разрешается, для перевозок от п.п. БСВ в п.п. РФ/Европы/СНГ/Балтии разрешается с платой 85 USD;

– тарифы группы премиум – разрешено без доплаты.

7. Скидки для детей до 2-х лет и детей от 2 до 12 лет с предоставлением отдельного

места без предоставления отдельного места:

- тарифы группы оптимум – с сопровождением взрослым скидка 25%;
- тарифы группы премиум – с сопровождением взрослым скидка 50%.

Размер тарифа BOWRF (в одну сторону) составляет 20000,00 рублей, размер тарифа YOWRF (в одну сторону) составляет 25000,00 рублей, размер тарифа BRTRF (туда – обратно) составляет 40000,00 рублей, размер тарифа YRTRF (туда – обратно) составляет 50000,00 рублей.

Размер тарифа BOWRF превышает размер тарифа LEXOWRF на 12500,00 рублей (на 166,7%), срок действий обязательств по перевозке – 345 дней и 360 дней соответственно. По информации ПАО «Аэрофлот» увеличение размера тарифа на 12500,00 рублей (на 166,7%) связано с увеличением срока действий обязательств по перевозке на 15 дней (4,3%) и возможностью изменения нескольких дополнительных условий с удержанием платы или без удержания платы: повышение в классе обслуживания на регистрации, возврат провозной платы, изменение условий перевозки.

Размер тарифа YOWRF превышает размер тарифа LEXOWRF на 17500,00 рублей (на 233,3%), срок действий обязательств по перевозке – 345 дней и 365 дней соответственно. По информации ПАО «Аэрофлот» увеличение размера тарифа на 17500,00 рублей (на 233,3%) связано с увеличением срока действий обязательств по перевозке на 20 дней (5,8%) и возможностью изменения нескольких дополнительных условий с удержанием платы или без удержания платы: повышение в классе обслуживания на регистрации, возврат провозной платы, изменение условий перевозки.

По мнению Комиссии, незначительное изменение условий применения тарифа, не влияющих на изменение качественных и количественных характеристик товара (услуги перевозки пассажиров воздушным транспортом из одного пункта в другой, в том числе по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск в декабре 2014 года – январе 2015 года), не может служить обоснованием значительного изменения цены товара (увеличение размера пассажирского тарифа на 233,3%).

Информация о размерах тарифов экономического класса и об условиях применения этих тарифов свидетельствует о том, что при существенном отличии размеров тарифов (в 2 раза в пределах группы тарифов оптимум и в 3,3 раза в пределах групп тарифов оптимум и премиум) условия применения этих тарифов практически не отличаются.

Фактически, как следует из имеющихся в распоряжении Хабаровского УФАС России документов и информации, разница размеров (уровней) тарифов обусловлена ПАО «Аэрофлот» разным сроком действий обязательств по

перевозке, сроком возврата авиабилета или возможностью внести изменения в условия перевозки с удержанием платы или без удержания платы. Какой-либо взаимозависимости между разницей размеров (уровней) тарифов и вышеуказанными показателями, обуславливающими установление нескольких пассажирских тарифов экономического класса, различающихся по размеру (уровню) тарифа, позволяющей обосновать разницу размеров (уровней) тарифов во взаимосвязи с различием данных показателей, документы и информация не содержат.

Вместе с тем, в соответствии с пунктом 73 Правил формирования тарифов срок действия обязательств по перевозке устанавливается для перевозки пассажира и его багажа и изменений условий договора воздушной перевозки пассажира и исчисляется с даты начала перевозки, а если перевозка не начата, – с даты оформления билета.

Срок действия обязательства по перевозке, оплаченного по нормальному тарифу, составляет один год (пункт 74 Правил формирования тарифов).

Согласно пункту 75 Правил формирования тарифов срок действия обязательств по перевозке, оплаченной по специальному тарифу, определяется договором воздушной перевозки пассажира в соответствии с условиями применения тарифа.

Следовательно, срок действия обязательств возникает в момент оформления билета и истекает после перевозки пассажира.

Статьёй 108 Воздушного кодекса Российской Федерации установлено, что пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полёта с уведомлением об этом перевозчика не позднее, чем за 24 часа до отправки воздушного судна, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму за исключением суммы расходов перевозчика фактически понесённых им и связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира. При отказе пассажира воздушного судна от полёта позднее установленного срока пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием неустойки в размере 25% суммы, уплаченной за воздушную перевозку и суммы расходов перевозчика, фактически понесённых им и связанных с исполнением обязательств по договору воздушной перевозки пассажира.

Таким образом, право пассажира на возврат билета или изменение условий перевозки установлено законодательно.

В ходе рассмотрения дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства Комиссия запрашивала у АО «Авиакомпания «Аврора» и ПАО «Аэрофлот» документы и информацию, указывающие экономические, технологические и иные обоснования отличия пассажирских тарифов экономического класса, применяемых при осуществлении АО «Авиакомпания «Аврора» перевозки пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск в декабре 2014 года – январе 2015 года.

Предоставленные АО «Авиакомпания «Аврора» и ПАО «Аэрофлот» документы и

информация не содержат каких-либо сведений, подтверждающих обоснованность установления разных размеров рассматриваемых тарифов, например не указано, каким образом увеличение срока действия обязательств по перевозке с 345 дней до 365 дней влияет на увеличение размера тарифов группы оптимум в 2 раза с 7500,00 рублей до 15000,00 рублей в одну сторону и с 15000,00 рублей до 30000,00 рублей туда – обратно, или возможность внесения изменений в оформленную перевозку без внесения дополнительной платы влияет на увеличение размеров тарифов экономического класса групп оптимум (минимальный тариф) и премиум (максимальный тариф) в 3,3 раза с 7500,00 рублей до 25000,00 рублей в одну сторону и с 15000,00 рублей до 50000,00 рублей туда – обратно.

Документы и информация, представленные ПАО «Аэрофлот» в Хабаровское УФАС России, содержат пояснения о возможных потерях авиакомпания при возврате пассажиром билета в случае прекращения договора перевозки и риска вылета пустого кресла, или при отказе от заключения договора перевозки после предварительного бронирования билетов. Кроме того, установление разных размеров тарифов обосновывается начислением пассажиру разного количества премиальных миль в рамках программы Аэрофлот-Бонус.

Также документы и информация, поступившие от ПАО «Аэрофлот», содержат анализ динамики реализации билетов в зависимости от глубины покупки билета, гибкости в сроках поездки (срока выполнения перевозки), размера тарифа, спроса на перевозку по соответствующему маршруту и пояснения по алгоритму реализации билетов.

Как следует из пояснений ПАО «Аэрофлот» тарифная политика, применяемая ПАО «Аэрофлот», в том числе на маршруте Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск, основана на системе динамического ценообразования, которая направлена на установление минимальных тарифов на уровне ниже себестоимости, имеющих ряд ограничений, за счёт перекрёстного субсидирования со стороны тарифов без ограничений, предлагаемых менее эластичным группам потребителей, и способствует повышению доступности перевозок для менее обеспеченных групп потребителей, исключительно чувствительных к цене, и спрос которых в случае повышения цен значительно сократился бы. Иные варианты ценовой политики не позволяют обеспечить широкий доступ пассажиров к услугам авиаперевозок.

Ценовая политика ПАО «Аэрофлот» реализуется путём формирования регулярной структуры тарифов, которая включает в себя несколько уровней тарифов по каждому классу обслуживания (экономический, комфорт, бизнес). В результате ПАО «Аэрофлот» создаёт условия для увеличения спроса на перевозки путём привлечения пассажиров с разным уровнем платёжеспособности.

В период низкого спроса ПАО «Аэрофлот» предлагает больше мест по самым низким тарифам, неся при этом убытки. В период высокого спроса уровень тарифа повышается, в том числе чтобы компенсировать убытки низкого спроса.

Согласно информации ПАО «Аэрофлот» экономическое обоснование применения существующей практики ценообразования на воздушных линиях реализуется методикой управления доходами в условиях высокой конкуренции посредством применения ценовой дифференциации.

Более низкие тарифы предлагаются к продаже заблаговременно до вылета рейса с их поэтапным повышением по мере приближения к дате вылета по мере роста загрузки, что объясняется характером спроса микросегмента пассажиропотока. Учитывая специфическую характеристику товара, который предлагает пассажирский авиаперевозчик (ёмкостное предложение имеет определённый временем выполнения рейса срок годности, после которого авиакомпания не сможет его реализовать никаким способом), первостепенной задачей авиакомпании становится заблаговременное обеспечение гарантированной загрузки рейсов, которой она добивается путём применения скидок (специальных тарифов) для менее платёжеспособных микросегментов спроса. По мере загрузки ёмкостей снижается размер скидки. Тарифы могут повышаться (то есть более дешёвые классы закрываются к продаже) только путём увеличения загрузки рейсов, при этом при снижении загрузки до установленных значений более дешёвые классы вновь открываются к продаже.

Управление доходами – экономическая техника, реализуемая с помощью системы управления доходами, нацеленная на определение наилучшей ценовой политики для оптимизации дохода на основе определения поведения спроса для авиакомпаний и других предприятий. Оптимизация цены (основная идея метода управления доходами – менять цены в зависимости от спроса) осуществляется на основе кривых бронирования. Кривая, которая называется «профиль бронирования», показывает среднестатистическое количество бронирований за каждый интервал времени до фактической даты бронирования. Кривая, носящая название «фактическое бронирования» указывает текущее состояние бронирований на текущую дату.

Соотношение этих двух кривых определяет характер поведения клиентов авиакомпании, осуществляющих бронирование перевозки. Во всех случаях, когда эти две кривые начинают расходиться следует предпринимать определённые действия.

В то же время, представленные ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» документы и информация, не содержат сведений об экономическом, технологическом или ином обосновании установления различных тарифов на перевозку авиапассажиров, в том числе в декабре 2014 года – январе 2015 года по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

Представленные в Хабаровское УФАС России документы и информация описывают применение динамической системы ценообразования, то есть предложение уже установленных ранее пассажирских тарифов к реализации в зависимости от ряда факторов, в частности от глубины продажи рейса и фактического спроса, но в то же время без описания алгоритма, устанавливающего для динамической системы ценообразования требования, необходимые для реагирования на изменение ситуации на рынке реализации билетов.

Таким образом, ни ПАО «Аэрофлот», ни АО «Авиакомпания «Аврора» не представили в материалы дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства доказательств, обосновывающих причины установления нескольких пассажирских тарифов экономического класса, различающихся по размеру (уровню) тарифа, на перевозку в декабре 2014 года – январе 2015 года авиапассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

По мнению Комиссии предоставленная перевозчикам пунктом 15 Правил формирования тарифов возможность установления нескольких пассажирских тарифов, различающихся по размеру денежной суммы и/или условиям применения тарифа (различной цены перевозки), не представляет авиаперевозчикам, занимающим доминирующее положение на определённом товарном рынке авиаперевозок, право установления различных цен (тарифов) без экономического, технологического либо иного обоснования, так как пунктом 6 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции установлен прямой запрет на совершение таких действий.

Функциональное назначение услуги перевозки пассажиров является доставка пассажира из одного конкретного пункта в другой конкретный пункт. Пассажиры имеют возможность приобрести и фактически приобретают авиабилеты на перевозку в одном направлении, в обратном направлении или в оба конца (туда – обратно).

Покупателями является неопределённый круг физических и юридических лиц, имеющих потребность в услуге перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.

Результатом действий группы лиц в составе АО «Авиакомпания «Аврора» и ПАО «Аэрофлот» по экономически, технологически и иным образом не обоснованному установлению различных цен (тарифов) на один и тот же товар (перевозка пассажиров воздушным транспортом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск) является или может являться ущемление интересов неопределённого круга потребителей.

Данная информация в совокупности с иными сведениями, имеющимися в материалах дела, свидетельствуют о наличии в действиях группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» по установлению в декабре 2014 года – январе 2015 года пассажирских тарифов на перевозку пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск, различающихся по размеру (уровню) тарифа, нарушения пункта 6 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Доводы ПАО «Аэрофлот» о том, что практика одновременного установления нескольких пассажирских тарифов на перевозку авиапассажиров, различающихся по размеру (уровню), является обычной не только для ПАО

«Аэрофлот», но и для других хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров воздушным транспортом в Российской Федерации, а также в мировой практике, Комиссией отклоняется в связи с тем, что ни ПАО «Аэрофлот», ни АО «Авиакомпания «Аврора» не представили документы, свидетельствующие о том, что иные хозяйствующие субъекты, осуществляющие перевозку пассажиров воздушным транспортом в Российской Федерации и устанавливающие, как указывает ПАО «Аэрофлот», одновременно несколько пассажирских тарифов одного класса, различающихся по размеру (уровню) тарифа, занимают доминирующее положение на соответствующем товарном рынке (так как специальные требования в части установления различных цен на один и тот же товар установлены для хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение на товарном рынке), различие в ценах (пассажирских тарифах) на перевозку пассажиров воздушным транспортом, установленных иными хозяйствующими субъектами на территории Российской Федерации является экономически, технологически или иным образом обоснованным, действия этих хозяйствующих субъектов, о практике которых указывает ПАО «Аэрофлот», по установлению нескольких пассажирских тарифов одного класса, различающихся по размеру (уровню) тарифов, на перевозку пассажиров воздушным транспортом являлись предметом рассмотрения антимонопольного органа в ходе рассмотрения заявлений, материалов, дел и антимонопольным органом исследовались и устанавливались обстоятельства схожие с обстоятельствами, установленными в рамках рассмотрения дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства.

Кроме того, необходимо отметить, что пояснения ПАО «Аэрофлот» в части не составления калькуляций каждого пассажирского тарифа в связи с применением динамического ценообразования и неприменением затратного метода расчёта тарифов на перевозку пассажиров, также подтверждает тот факт, что разница в пассажирских тарифах экономического класса на перевозку пассажиров воздушным транспортом, в том числе в декабре 2014 года – январе 2015 года по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск, не может быть экономически, технологически и иным образом обоснованной.

В соответствии с пунктом 1 Постановления Пленума Высшего Арбитражного суда Российской Федерации от 30.06.2008 №30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства» (далее – Пленум ВАС №30) согласно части 1 статьи 2 Закона о защите конкуренции антимонопольное законодательство основывается на Конституции Российской Федерации и Гражданском кодексе Российской Федерации.

К нормам Гражданского кодекса Российской Федерации, на которых основано антимонопольное законодательство, относятся, в частности, статья 1 Гражданского кодекса Российской Федерации, которой установлен запрет на ограничение гражданских прав и свободы перемещения товаров, кроме случаев, когда такое ограничение вводится федеральным законом (при этом к числу законов, вводящих соответствующие ограничения, относится и Закон о защите конкуренции), и статья 10 Гражданского кодекса Российской Федерации, запрещающая использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции

и злоупотребление доминирующим положением на рынке.

Вместе с тем, абзацем 2 пункта 1 статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации и статьей 10 Закона о защите конкуренции установлены специальные требования к хозяйствующим субъектам, занимающим доминирующее положение, при их вступлении в гражданско-правовые отношения с другими участниками гражданского оборота.

Статьей 1 Гражданского кодекса Российской Федерации установлен запрет на ограничение гражданских прав и свободы перемещения товаров, кроме случаев, когда такое ограничение вводится федеральным законом.

Закон о защите конкуренции устанавливает антимонопольные ограничения для хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение.

В частности, исходя из смысла пункта 6 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции установление хозяйствующим субъектом, занимающим доминирующее положение различных цен (тарифов) на один и тот же товар должно быть обоснованно либо регламентировано федеральным законом.

По мнению Комиссии, установление специальных ограничений и правил поведения для хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение на товарном рынке, обусловлено необходимостью обеспечения баланса прав и обязанностей всех участников гражданских правоотношений. В частности, как указывает Конституционный суд Российской Федерации в постановлении от 24.06.2009 №11-П, свобода, признаваемая за лицами, осуществляющими предпринимательскую и иную не запрещенную законом экономическую деятельность, равно как и гарантируемая им защита, должны быть уравновешены обращенным к этим лицам (прежде всего – к тем из них, кто занимает доминирующее положение в той или иной сфере) требованием ответственного отношения к правам и свободам тех, кого затрагивает их хозяйственная деятельность.

Таким образом, Комиссия констатирует, что группа лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» не представила документальное обоснование установления нескольких пассажирских тарифов экономического класса, различающихся по размеру (уровню) тарифа, на перевозку пассажиров воздушным транспортом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск в декабре 2014 года – январе 2015 года, обуславливающее фактическую разницу установленных тарифов, то есть установление размера (уровня) каждого из пассажирских тарифов.

При этом, согласно пункту 4 Пленума ВАС №30, исходя из системного толкования положений статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации и статей 3 и 10 Закона о защите конкуренции для квалификации действий (бездействия) как

злоупотребления доминирующим положением достаточно наличия (или угрозы наступления) любого из перечисленных последствий, а именно: недопущения, ограничения, устранения конкуренции или ущемления интересов других лиц.

Также надлежит иметь в виду, что суд или антимонопольный орган вправе признать нарушением антимонопольного законодательства и иные действия (бездействие), кроме установленных частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, поскольку приведенный в названной части перечень не является исчерпывающим. При этом, оценивая такие действия (бездействие) как злоупотребление доминирующим положением, следует учитывать положения статьи 10 Гражданского кодекса Российской Федерации, части 2 статьи 10, части 1 статьи 13 Закона о защите конкуренции, и, в частности, определять, были совершены данные действия в допустимых пределах осуществления гражданских прав либо ими налагаются на контрагентов неразумные ограничения или ставятся необоснованные условия реализации контрагентами своих прав.

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.

В соответствии с частью 1 статьи 13 Закона о защите конкуренции не могут быть признаны допустимыми действия (бездействие) хозяйствующих субъектов, предусмотренные частью пунктом 6 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

В силу пункта 17 статьи 4 Закона о защите конкуренции одним из признаков ограничения конкуренции является рост или снижение цены товара, не связанные с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке.

Исходя из вышеизложенного Комиссия приходит к выводу о том, что действия, признанные настоящим решением, нарушающими антимонопольное законодательства, могли привести к ограничению конкуренции.

Всестороннее, полное и объективное исследование всех обстоятельств дела в их совокупности свидетельствует о пренебрежительном отношении группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» к исполнению своих публично-правовых обязанностей, к требованиям публичного права, и свидетельствует о том, что хозяйствующие субъекты, входящие в одну группу лиц, занимающую доминирующее положение на рынке пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск, имели возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых действующим законодательством Российской Федерации предусмотрена ответственность, а именно, устанавливая пассажирские тарифы в соответствии с требованиями пункта 6 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, но не

приняли все зависящие от них меры по их соблюдению.

Названные действия, указывающие на пренебрежительное отношение группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» к исполнению своих публично-правовых обязанностей, к требованиям публичного права свидетельствуют о наличии в действиях группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» существенной угрозы охраняемым общественным отношениям.

Таким образом, Комиссией установлено наличие вины группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» в совершении нарушения антимонопольного законодательства Российской Федерации, установленного настоящим решением.

Комиссия рассмотрела пояснения ПАО «Аэрофлот», представленные письмом от 10.08.2016 №802-1787, по обстоятельствам, изложенным в Заключении от 03 августа 2016 года об обстоятельствах дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства (исх. Хабаровского УФАС России от 03.08.2016 №3/8869).

По мнению ПАО «Аэрофлот» анализ состояния конкуренции на рынке услуг внутренних авиаперевозок пассажиров по направлению Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск проведён с нарушением требований нормативных документов, неверно определены товарные и географические границы рынка, барьеры входа на рынок и прочие обстоятельства, установление которых является обязательным при рассмотрении «данных категорий дел». В этой связи установление доминирующего положения группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» нельзя считать достоверным и обоснованным, а значит, состав вменяемого нарушения статьи 10 Закона о защите конкуренции в действиях указанных лиц отсутствует.

Данные доводы уже приводились в письме ПАО «Аэрофлот» от 02.08.2016 №126-1681 и были рассмотрены Комиссией.

Комиссия не принимает вышеуказанные доводы ПАО «Аэрофлот» по основаниям, изложенным в служебном письме отдела контроля экономической концентрации Хабаровского УФАС России от 11.08.2016, приобщённом к материалам дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства.

Также ПАО «Аэрофлот» указывает на право перевозчика самостоятельно определять размер тарифа, условия его применения и количество пассажирских мест по уровням тарифов, устанавливать тарифы с различными уровнями и правилами применения в различных классах обслуживания. По мнению ПАО «Аэрофлот» Комиссией не учтено экономическое обоснование различных цен и тарифов на один и тот же товар – перевозку пассажиров экономическим классом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск, ранее представленные письмом ПАО «Аэрофлот» от 09.03.2016 №126-513.

Кроме того, по мнению ПАО «Аэрофлот», установление широкого диапазона тарифов в пределах одного класса обслуживания обосновано принципами динамического ценообразования и обеспечением доступности перевозки

широким слоям населения, и, следовательно, ценовая политика ПАО «Аэрофлот» не ущемляет интересы неопределённого круга потребителей.

По информации ПАО «Аэрофлот», экономические показатели деятельности ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» на рынке перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск, представленные в письмах ПАО «Аэрофлот» от 15.12.2015 №126-2587 и от 09.03.2016 №126-513, свидетельствуют об отсутствии корысти и вреда по отношению к пассажирам со стороны ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора», и, следовательно, об отсутствии злоупотребления доминирующим положением группой лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора».

Данные доводы заявлялись ПАО «Аэрофлот» ранее, в ходе рассмотрения дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства, были подробно и всесторонне изучены и проанализированы Комиссией.

Вместе с тем, вышеуказанные доводы ПАО «Аэрофлот» отклоняются по основаниям, изложенным выше в настоящем решении, а именно ввиду не представления ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» документов, подтверждающих обоснованность установления пассажирских тарифов экономического класса на перевозку пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск в декабре 2014 года – январе 2015 года, различающихся по размеру (уровню) тарифа (то есть отсутствуют обоснования разницы размеров (уровней) установленных тарифов), учитывая, что прямой запрет на экономически, технологически и иным образом не обоснованное установление различных цен (тарифов) на один и тот же товар установлен Законом о защите конкуренции.

Исходя из вышеизложенного, Комиссия пришла к выводу, что рассмотренные Комиссией запрещённые пунктом 6 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции действия группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» по экономически, технологически и иным образом не обоснованном установлении различных цен (пассажирских тарифов) на один и тот же товар (перевозка пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск) в декабре 2014 года – январе 2015 года могли привести к ущемлению интересов неопределённого круга потребителей и ограничению конкуренции.

Комиссия запросила у группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» информацию и документы о пассажирских тарифах на перевозку пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск и условиях их применения, действующих в настоящее время.

Как следует из письма ПАО «Аэрофлот» от 11.08.2016 №902-1791 пассажирские тарифы экономического класса, действовавшие в декабре 2014 года – январе 2015 года, и являющиеся предметом рассмотрения дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства, действуют в настоящее время (по состоянию на 05 августа 2016 года).

Более того, если тарифы экономического класса группы тарифов премиум, действующие в настоящее время (по состоянию на 05 августа 2016 года), остались на том же уровне (размере), то тарифы экономического класса группы тарифов оптимум, действующие в настоящее время (по состоянию на 05 августа 2016 года), изменились в сторону увеличения, относительно уровня (размера) тарифов, действовавших в декабре 2014 года – январе 2015 года:

- тариф LEXOWRF – 8500,00 руб. (+1000,00 руб.);
- тариф HEXOWRF – 10000,00 руб. (+1500,00 руб.);
- тариф KEXOWRF – 12500,00 руб. (+2500,00 руб.);
- тариф UEXOWRF – 15000,00 руб. (+2500,00 руб.);
- тариф MEXOWRF – 17500,00 руб. (+2500,00 руб.);
- тариф BOWRF – 20000,00 руб.;
- тариф YOWRF – 25000,00 руб.;
- тариф LEXRF – 17000,00 руб. (+2000,00 руб.);
- тариф HEXRF – 20000,00 руб. (+3000,00 руб.);
- тариф KEXRF – 25000,00 руб. (+5000,00 руб.);
- тариф UEXRF – 30000,00 руб. (+5000,00 руб.);
- тариф MEXRF – 35000,00 руб. (+5000,00 руб.);
- тариф BRTRF – 40000,00 руб.;
- тариф YRTRF – 50000,00 руб.

Кроме того, по состоянию на 05 августа 2016 года действовали тарифы экономического класса группы тарифов бюджет, установленные после января 2015 года:

- тариф EPXOWRF – 5000,00 руб. (в одну сторону);
- тариф TPXOWRF – 6000,00 руб. (в одну сторону);
- тариф QPXOWRF – 7000,00 руб. (в одну сторону);
- тариф EPXRF – 10000,00 руб. (туда и обратно);
- тариф TPXRF – 12000,00 руб. (туда и обратно);
- тариф QPXRF – 14000,00 руб. (туда и обратно).

Указанием заместителя генерального директора по финансам и управлению сетью и доходами ПАО «Аэрофлот» от 12.10.2015 №185/У, с 15.10.2015 внесены изменения в указание от 19.06.2014 №108/У, устанавливающие новую редакцию «Правил применения тарифных групп ПАО «Аэрофлот». В соответствии с «Правилами применения тарифных групп ПАО «Аэрофлот» (приложение к указанию от 12.10.2015 №185/У), условия применения пассажирских тарифов экономического класса групп тарифов оптимум и премиум, действующие в настоящее время (по состоянию на 05 августа 2016 года), практически не отличаются от условий применения пассажирских тарифов экономического класса групп тарифов оптимум и премиум, действовавших в декабре 2014 года – январе 2015 года.

Следовательно, в настоящее время пассажирские тарифы экономического класса на перевозку пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск устанавливаются группой лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» подобным образом, что и при установлении пассажирских тарифов экономического класса на перевозку пассажиров по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск в декабре 2014 года – январе 2015 года.

Таким образом, учитывая в совокупности пояснения и документы, представленные ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» в ходе рассмотрения дела №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства, а также наличие факта установления в настоящее время дифференцированных цен (тарифов) с аналогичными условиями применения на перевозку пассажиров воздушным транспортом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск (различающихся по размерам (уровню) тарифа), руководствуясь статьёй 1 Закона о защите конкуренции, в целях предупреждения и пресечения монополистической деятельности, Комиссия считает необходимым выдать группе лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства.

Руководствуясь статьёй 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 4 статьи 41, статьёй 49 Закона о защите конкуренции, Комиссия решила:

1. Установить доминирующее положение группы лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» на рынке услуг внутренних авиаперевозок пассажиров по направлению Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск.
2. Признать группу лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» нарушившей пункт 6 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции в части совершения действий по экономически, технологически и иным образом не обоснованном установлении различных цен (пассажирских тарифов экономического класса) на один и тот же товар (перевозка пассажиров воздушным транспортом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск) в декабре 2014 года – январе 2015 года.

3. Выдать группе лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства путём совершения действий по установлению пассажирских тарифов экономического класса на перевозку пассажиров воздушным транспортом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск на экономически, технологически и иным образом обоснованном уровне.

Вышеуказанные факты свидетельствуют о нарушении ПАО «Аэрофлот» части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Комиссией Хабаровского УФАС России установлен факт нарушения группой лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, выразившийся в злоупотреблении доминирующим положением путём совершения действий по экономически, технологически и иным образом не обоснованном установлении различных цен (пассажирских тарифов экономического класса) на один и тот же товар (перевозка пассажиров воздушным транспортом по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск) в декабре 2014 года – январе 2015 года.

Согласно части 5 статьи 39 Закона о защите конкуренции, если в ходе рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства антимонопольный орган выявит обстоятельства, свидетельствующие о наличии административного правонарушения, антимонопольный орган возбуждает дело об административном правонарушении в порядке, установленном законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях.

В соответствии с полномочиями, установленными пунктом 5 части 1 статьи 23 Закона о защите конкуренции, антимонопольный орган привлекает к ответственности за нарушение антимонопольного законодательства коммерческие организации и некоммерческие организации, их должностных лиц, должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, иных осуществляющих функции указанных органов или организаций, а также должностных лиц государственных внебюджетных фондов, физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей, в случаях и в порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации.

В соответствии с частью 1.2 статьи 28.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях поводом к возбуждению дела об административном правонарушении явилось принятие Комиссией Хабаровского УФАС России решения от 26 августа 2016 года №12, которым установлен факт нарушения группой лиц в составе ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Аврора» антимонопольного законодательства Российской Федерации.

Определением от 26 декабря 2016 года о возбуждении дела №3-04/47 об административном правонарушении и проведении административного расследования (исх. Хабаровского УФАС России от 26.12.2016 №3/14283) Хабаровским УФАС России возбуждено дело по факту правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, выразившегося в злоупотреблении доминирующим положением ПАО «Аэрофлот». Этим же определением у ПАО «Аэрофлот» запрошена информация о причинах и условиях совершения административного правонарушения.

В соответствии с частью 2 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в редакции, действовавшей во время совершения правонарушения, совершение занимающим доминирующее положение на товарном рынке хозяйствующим субъектом действий, признаваемых злоупотреблением доминирующим положением и недопустимых в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации, если результатом таких действий является или может являться недопущение, ограничение или устранение конкуренции либо совершение субъектом естественной монополии действий, признаваемых злоупотреблением доминирующим положением и недопустимых в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей либо дисквалификацию на срок до трех лет; на юридических лиц – от одной сотой до пятнадцати сотых размера суммы выручки правонарушителя от реализации товара (работы, услуги), на рынке которого совершено административное правонарушение, либо размера суммы расходов правонарушителя на приобретение товара (работы, услуги), на рынке которого совершено административное правонарушение, но не более одной пятидесятой совокупного размера суммы выручки правонарушителя от реализации всех товаров (работ, услуг) и не менее ста тысяч рублей, а в случае, если сумма выручки правонарушителя от реализации товара (работы, услуги), на рынке которого совершено административное правонарушение, либо сумма расходов правонарушителя на приобретение товара (работы, услуги), на рынке которого совершено административное правонарушение, превышает 75 процентов совокупного размера суммы выручки правонарушителя от реализации всех товаров (работ, услуг) или административное правонарушение совершено на рынке товаров (работ, услуг), реализация которых осуществляется по регулируемым в соответствии с законодательством Российской Федерации ценам (тарифам), – в размере от трех тысячных до трех сотых размера суммы выручки правонарушителя от реализации товара (работы, услуги), на рынке которого совершено административное правонарушение, либо размера суммы расходов правонарушителя на приобретение товара (работы, услуги), на рынке которого совершено административное правонарушение, но не более одной пятидесятой совокупного размера суммы выручки правонарушителя от реализации всех товаров (работ, услуг) и не менее ста тысяч рублей.

Письмом от 03.02.2017 №902-191 ПАО «Аэрофлот» представило в Хабаровское УФАС России объяснения по делу №3-04/47 об административном

правонарушении, а также документы и информацию, запрошенные определением от 26 декабря 2016 года о возбуждении дела №3-04/47 об административном правонарушении и проведении административного расследования (исх. Хабаровского УФАС России от 26.12.2016 №3/14283).

31 марта 2017 года на адрес электронной почты Хабаровского УФАС России поступило ходатайство ПАО «Аэрофлот» от 30.03.2017 №902-549 о переквалификации вменяемого административного правонарушения с части 2 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях на часть 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Как следует из анализа решения Хабаровского УФАС России от 26 августа 2016 года №12 по делу №3-1/252 о нарушении антимонопольного законодательства результатом действий, признанных Комиссией нарушением антимонопольного законодательства, является или может являться наступление последствия в виде ущемления интересов неопределённого круга потребителей, что позволяет удовлетворить ходатайство ПАО «Аэрофлот» от 30.03.2017 №902-549 о переквалификации вменяемого административного правонарушения с части 2 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях на часть 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В соответствии с частью 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в редакции, действовавшей во время совершения правонарушения, совершение занимающим доминирующее положение на товарном рынке хозяйствующим субъектом, за исключением субъекта естественной монополии, действий, признаваемых злоупотреблением доминирующим положением и недопустимых в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации, если такие действия приводят или могут привести к ущемлению интересов других лиц и при этом результатом таких действий не является и не может являться недопущение, ограничение или устранение конкуренции, за исключением случаев, предусмотренных статьёй 14.31.1 настоящего Кодекса, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятнадцати тысяч до двадцати тысяч рублей, на юридических лиц – от трехсот тысяч до одного миллиона рублей.

Федеральным законом от 13.07.2015 №250-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О защите конкуренции» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральным законом от 05.10.2015 №275-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О защите конкуренции» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» в статью 14.31 Кодекса Российской Федерации внесены изменения.

В соответствии с частью 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в редакции, действующей в настоящее

время совершения занимающим доминирующее положение на товарном рынке хозяйствующим субъектом, за исключением субъекта естественной монополии, действий, признаваемых злоупотреблением доминирующим положением и недопустимых в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации, если такие действия приводят или могут привести к ущемлению интересов других лиц и при этом результатом таких действий не является и не может являться недопущение, ограничение или устранение конкуренции, за исключением случаев, предусмотренных статьёй 9.21 настоящего Кодекса, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятнадцати тысяч до двадцати тысяч рублей, на юридических лиц – от трехсот тысяч до одного миллиона рублей.

Частью 2 статьи 1.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлено, что закон, смягчающий или отменяющий административную ответственность за административное правонарушение либо иным образом улучшающий положение лица, совершившего административное правонарушение, имеет обратную силу, то есть распространяется и на лицо, которое совершило административное правонарушение до вступления такого закона в силу и в отношении которого постановление о назначении административного наказания не исполнено. Закон, устанавливающий или отягчающий административную ответственность за административное правонарушение либо иным образом ухудшающий положение лица, обратной силы не имеет.

Анализ положений части 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в редакции, действующей в настоящее время, и части 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, действовавшей во время совершения правонарушения, свидетельствует, что, этими редакциями части 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях предусмотрено одинаковое административное наказание в виде наложения административного штрафа на должностных лиц в размере от пятнадцати тысяч до двадцати тысяч рублей, на юридических лиц – от трехсот тысяч до одного миллиона рублей. То есть применение части 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в редакции, действующей в настоящее время, не ухудшает и не улучшает положение ПАО «Аэрофлот».

В соответствии с частью 1 статьи 14.31. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях совершение занимающим доминирующее положение на товарном рынке хозяйствующим субъектом, за исключением субъекта естественной монополии, действий, признаваемых злоупотреблением доминирующим положением и недопустимых в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации, если такие действия приводят или могут привести к ущемлению интересов других лиц и при этом результатом таких действий не является и не может являться недопущение, ограничение или устранение конкуренции, за исключением случаев, предусмотренных статьёй 9.21 настоящего Кодекса, влечёт наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятнадцати тысяч до двадцати тысяч рублей, на

юридических лиц – от трехсот тысяч до одного миллиона рублей.

В ходе рассмотрения материалов дела об административном правонарушении, всестороннем и полном исследовании всех обстоятельств дела, установлены событие и состав административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Как следует из части 2 статьи 2.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, юридическое лицо признаётся виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых настоящим Кодексом или законами субъекта Российской Федерации предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению.

При рассмотрении дела №3-04/47 об административном правонарушении установлена вина ПАО «Аэрофлот».

Соответственно вина ПАО «Аэрофлот» выражается в том, что ПАО «Аэрофлот» имело возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых действующим законодательством предусмотрена ответственность, однако не принимало все зависящие от неё меры по их соблюдению.

В соответствии с пунктом 1.1 «Положения об отделе управления сетью и доходами внутренних воздушных линий» (далее – Положение об отделе) отдел управления сетью и доходами внутренних воздушных линий является структурной единицей департамента управления сетью и доходами ПАО «Аэрофлот».

Согласно разделу 3 Положения об отделе задачами отдела управления сетью и доходами внутренних воздушных линий являются:

– управление загрузкой и доходами от пассажирских перевозок, обслуживаемых сетью ПАО «Аэрофлот» и дочерних авиакомпаний (далее – ДАК) в Российской Федерации и СНГ (за исключением рейсов ДАК, выполняющихся из аэропорта Санкт-Петербурга), а также всей сетью ДАК «Аврора», включая зарубежные маршруты, с использованием системы управления доходами;

– разработка структуры тарифов по направлениям, входящим в компетенцию отдела;

– определение условий сотрудничества с дочерними и другими авиакомпаниями, определение условий совместной эксплуатации линий на основе договоров код-шеринга в пределах своей компетенции;

– разработка стратегии для работы с групповыми запросами на рейсах, входящих в компетенцию отдела.

Пунктом 4.20 Положения об отделе установлено, что одной из функций отдела управления сетью и доходами внутренних воздушных линий является разработка и координация мер по управлению ценообразованием на пассажирские авиаперевозки.

По вышеизложенным обстоятельствам, учитывая заключение между АО «Авиакомпания «Аврора» и ПАО «Аэрофлот» Соглашения код-шеринг, в соответствии с которым АО «Авиакомпания «Аврора» передала ПАО «Аэрофлот» полномочия на осуществление полного коммерческого управления загрузкой рейса, включая ценообразование и продажу авиабилетов, ПАО «Аэрофлот» отвечает за разработку структуры тарифов, управление загрузкой и доходами при осуществлении АО «Авиакомпания «Аврора» пассажирских перевозок, в том числе по маршруту Хабаровск – Южно-Сахалинск – Хабаровск в декабре 2014 года – январе 2015 года.

Соответственно, при установлении пассажирских тарифов на рейсы, выполняемые АО «Авиакомпания «Аврора», ПАО «Аэрофлот» несёт всю ответственность за соблюдение требований законодательства Российской Федерации при осуществлении регулярных воздушных пассажирских перевозок, в том числе за соблюдение ограничений, установленных антимонопольным законодательством для хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение на определённом товарном рынке, и должно принимать все меры для соблюдения норм и правил, за нарушение которых действующим законодательством предусмотрена ответственность.

В соответствии с примечанием 2 к статье 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, при назначении административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного настоящей статьёй либо статьёй 14.31.2 или 14.33 настоящего Кодекса, в отношении юридического лица учитываются обстоятельства, смягчающие административную ответственность, предусмотренные пунктами 2 – 7 части 1 статьи 4.2 настоящего Кодекса.

В соответствии с примечанием 3 к статье 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, при назначении административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного настоящей статьёй либо статьёй 14.31.2 или 14.33 настоящего Кодекса, в отношении юридического лица учитываются обстоятельства, отягчающие административную ответственность, предусмотренные пунктами 1 и 2 части 1 статьи 4.3 настоящего Кодекса, а также следующие обстоятельства, отягчающие административную ответственность:

1) совершение длящегося административного правонарушения, продолжительность которого превышает один год;

2) причинение в результате совершения административного правонарушения ущерба гражданам, организациям или государству в размере более одного миллиона рублей либо извлечение в результате совершения административного правонарушения дохода в размере более пяти миллионов рублей;

3) совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 7 статьи 19.8 настоящего Кодекса, если за это административное правонарушение лицо уже подверглось административному наказанию, по которому не истек срок, предусмотренный статьёй 4.6 настоящего Кодекса. Данное обстоятельство может быть применено только к тому административному правонарушению, в рамках дела о котором были истребованы сведения (информация), необходимые для расчета размера административного штрафа

Учитывая вышеизложенное, а также положения пунктов 2 – 7 части 1 статьи 4.2 и пунктов 1, 2 части 1 статьи 4.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в действиях ПАО «Аэрофлот» отсутствуют обстоятельства, отягчающие административную ответственность, и установлены два обстоятельства, смягчающие административную ответственность:

– оказание лицом, совершившим административное правонарушение, содействия органу, уполномоченному осуществлять производство по делу об административном правонарушении, в установлении обстоятельств, подлежащих установлению по делу об административном правонарушении;

– добровольное исполнение до вынесения постановления по делу об административном правонарушении лицом, совершившим административное правонарушение, предписания об устранении допущенного нарушения, выданного ему органом, осуществляющим государственный контроль (надзор) и муниципальный контроль.

В соответствии с примечанием 4 к статье 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, за совершение административного правонарушения, предусмотренного настоящей статьёй либо статьёй 14.31.2, 14.32 или 14.33 настоящего Кодекса, при отсутствии обстоятельств, смягчающих и отягчающих административную ответственность, административный штраф налагается на юридическое лицо в размере суммы минимального размера административного штрафа, предусмотренного за совершение данного административного правонарушения, и половины разности максимального размера административного штрафа, предусмотренного за совершение данного административного правонарушения, и минимального размера административного штрафа, предусмотренного за совершение данного административного правонарушения. При наличии обстоятельств, смягчающих административную ответственность, размер административного штрафа, налагаемого на юридическое лицо, подлежит уменьшению за каждое такое обстоятельство на одну восьмую разности максимального размера административного штрафа, предусмотренного за совершение данного административного правонарушения, и минимального размера административного штрафа, предусмотренного за совершение данного административного правонарушения. При наличии обстоятельств, отягчающих административную ответственность, размер административного штрафа, налагаемого на юридическое лицо, подлежит увеличению за каждое такое обстоятельство на одну восьмую разности максимального размера административного штрафа, предусмотренного за совершение данного

административного правонарушения, и минимального размера административного штрафа, предусмотренного за совершение данного административного правонарушения.

Размер суммы штрафа, рассчитанный в соответствии с положениями части 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и примечания 4 к статье 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях:

– минимальная возможная сумма штрафа: 300 000 рублей 00 копеек;

– максимальная возможная сумма штрафа: 1 000 000 рублей 00 копеек.

– одна восьмая разности максимального размера административного штрафа, предусмотренного за совершение данного административного правонарушения, и минимального размера административного штрафа, предусмотренного за совершение данного административного правонарушения: $(1000000 - 300000)/8 = 87500,00$ руб.

– размер суммы штрафа: $300000,00 + (1000000,00 - 300000,00)/2 - 87500,00 - 87500,00 = 475000,00$ руб.

Таким образом, размер суммы штрафа, рассчитанный в соответствии с требованиями части 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и примечания 4 к статье 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях составит 475 000,00 рублей (четыреста семьдесят пять тысяч рублей 00 копеек).

В соответствии с частью 1 статьи 25.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, вправе знакомиться со всеми материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства и отводы, пользоваться юридической помощью защитника, а также иными процессуальными правами в соответствии с Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

На основании изложенного, руководствуясь частью 1 статьи 14.31, статьями 23.48, 29.9, 29.10 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях,

ПОСТАНОВИЛ:

1. Признать ПАО «Аэрофлот» виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

2. Применить к юридическому лицу ПАО «Аэрофлот» меру ответственности в виде административного штрафа в размере 475000 рублей 00 копеек (четыреста семьдесят пять тысяч рублей 00 копеек).

В соответствии с частью 3 статьи 30.1 и частью 1 статьи 30.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях постановление по делу об административном правонарушении может быть обжаловано в арбитражный суд в течение десяти суток со дня вручения или получения копии постановления.

Согласно части 1 статьи 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, административный штраф должен быть уплачен лицом, привлеченным к административной ответственности, не позднее шестидесяти дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу либо со дня истечения срока отсрочки или срока рассрочки, предусмотренных статьей 31.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Суммы штрафов, уплаченных за нарушения антимонопольного законодательства, зачисляются:

в федеральный бюджет:

получатель УФК по Хабаровскому краю (Хабаровское УФАС России), ИНН 2721023142, КПП 272101001, ОГРН 1022700921022, лицевой счёт 04221340250, р/с 40101810300000010001, Отделение Хабаровск г. Хабаровск, БИК 040813001, код 16111602010016000140, ОКТМО 08701000001.

В трехдневный срок со дня уплаты штрафа юридическому лицу ПАО «Аэрофлот» необходимо представить в Хабаровское УФАС России надлежащим образом заверенные копии платежных документов.

При отсутствии документа, свидетельствующего об уплате административного штрафа, по истечении шестидесяти дней со срока, указанного в части 1 статьи 32.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, должностное лицо, вынесшее постановление, направляет соответствующие материалы судебному приставу-исполнителю для взыскания суммы административного штрафа в порядке, предусмотренном федеральным законодательством. Кроме того, должностное лицо, вынесшее постановление, принимает решение о привлечении лица, не уплатившего административный штраф, к административной ответственности в соответствии с частью 1 статьи 20.25 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

