

## РЕШЕНИЕ

по делу № 91/А-10-20

г. Кемерово

Резолютивная часть решения оглашена «10» мая 2012 г.

В полном объеме решение изготовлено «17» мая 2012 г.

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Кемеровской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее – Комиссия) в составе:

Председателя Комиссии: Клостер Е.А. – заместителя руководителя  
управления;  
Членов Комиссии: Наумовой В.В. – начальника отдела ЖКХ,  
транспорта и связи;  
Гилевой И.С. – главного специалиста-эксперта  
отдела ЖКХ, транспорта и связи;  
Котикова А.С. – главного специалиста-эксперта  
отдела ЖКХ, транспорта и связи;  
Патрикеева К.А. – главного специалиста-эксперта  
отдела контроля органов власти, судебной и  
правовой работы;  
Дрешер А.К. – специалиста-эксперта отдела ЖКХ,  
транспорта и связи.

при участии:

<...> – представителя ОАО «Авиакомпания «Сибирь» (по доверенности);

<...> – представителя ООО «Аэрокузбасс» (по доверенности);

<...> – представителя Департамента транспорта и связи Администрации Кемеровской области (без доверенности),

рассмотрев дело № 91/А-10-2011, возбужденное по признакам нарушения открытым акционерным обществом «Авиакомпания «Сибирь» (633104, НСО, г. Обь-4; ИНН 5448100656) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

### УСТАНОВИЛА:

06.06.2011 г. в адрес Кемеровского УФАС России поступило обращение Администрации Кемеровской области о наличии в действиях ОАО «Авиакомпания «Сибирь» признаков нарушения антимонопольного законодательства.

По мнению заявителя, нарушение со стороны ОАО «Авиакомпания «Сибирь» выразилось в установлении необоснованно высоких тарифов по маршруту Новокузнецк – Москва.

01.09.2011 г. Кемеровским УФАС России возбуждено дело по признакам нарушения открытым акционерным обществом «Авиакомпания «Сибирь» части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в установлении необоснованно высоких тарифов экономического класса, не имеющих ограничений по условиям использования, на авиаперевозку пассажиров по маршруту Новокузнецк – Москва – Новокузнецк относительно нормальных тарифов экономического класса, установленных другими авиакомпаниями, работающими на указанном маршруте и в установлении тарифов экономического класса с нарушением установленного нормативными правовыми актами порядка формирования таких тарифов.

Определением от 05.09.2011 г. рассмотрение дела № 91/А-10-2011 о нарушении антимонопольного законодательства было назначено на 02 ноября 2011 г. на 10 часов 00 минут по адресу: г. Кемерово, ул. Ноградская, 5, каб. 309. Копия определения была направлена ОАО «Авиакомпания «Сибирь» и Администрации Кемеровской области заказными письмами с уведомлениями.

Уведомлением от 11.10.2011 г. об изменении даты и времени рассмотрения дела № 91/А-10-2011 о

нарушении антимонопольного законодательства рассмотрение дела было назначено на 07 ноября 2011 г. на 14 часов 00 минут по адресу: г. Кемерово, ул. Ноградская, 5, каб. 309. Копии данных писем были направлены в адрес ОАО «Авиакомпания «Сибирь» и в адрес администрации Кемеровской области заказными письмами с уведомлениями.

На заседание Комиссии представитель заявителя – Администрации Кемеровской области не явился. Документы, подтверждающие уведомление заявителя о дате, времени, месте рассмотрения дела № 91/А-10-2011, отсутствовали. Определением от 07.11.2011 г. рассмотрение дела № 91/А-10-2011 было назначено на 02.12.2011 г. на 11 часов 00 минут.

На заседании Комиссии 02.12.2011 г. представитель ответчика ОАО «Авиакомпания «Сибирь» пояснил, что в настоящее время не существует нормативного правового акта, содержащего требования к порядку ценообразования при формировании тарифов на авиаперевозки, в том числе требования по экономическому обоснованию себестоимости перевозки. В соответствии с пунктом 5 статьи 64 Воздушного кодекса Российской Федерации перевозчик вправе самостоятельно устанавливать плату за перевозку. При установлении тарифа за перевозку авиакомпания вправе самостоятельно определять критерии и основания, необходимые для принятия решений по вопросам тарифной политики. В структуре прямых эксплуатационных расходов авиатопливо занимает значительный процент.

Представитель ОАО «Авиакомпания «Сибирь» отметил, что посчитать рентабельность по каждому направлению полетов можно только по прямым эксплуатационным расходам. У авиакомпании существуют другие затраты: лизинговые платежи, поддержание летной годности, зарплата, административные расходы. Эти расходы неравномерно распределяются на разные направления в зависимости от конъюнктуры рынка: меньше для рынков с более развитой конкурентной средой, больше для рынков с менее развитой конкурентной средой.

Представитель ответчика также пояснил, что процент приобретенных билетов по нормальному тарифу экономического класса составляет менее 0,5% билетов экономического класса. Это самый дорогой тариф из экономических тарифов.

02.12.2011 представителем заявителя – Администрации Кемеровской области – на заседании Комиссии Кемеровского УФАС России было заявлено ходатайство о привлечении к рассмотрению ООО «Аэрокузбасс» в качестве лица, располагающего сведениями о рассматриваемых комиссией обстоятельствах.

Ходатайство представителя Администрации Кемеровской области было удовлетворено Комиссией Кемеровского УФАС России.

Определением от 02.12.2011 г. ООО «Аэрокузбасс» привлечено к рассмотрению дела № 91/А-10-2011 в качестве лица, располагающего сведениями о рассматриваемых комиссией обстоятельствах. Копия определения была направлена ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ООО «Аэрокузбасс» и Администрации Кемеровской области заказными письмами с уведомлениями.

Определением от 02.12.2011 г. рассмотрение дела № 91/А-10-2011 было отложено на 31.01.2011 г. на 10 часов 00 минут. Копия определения была направлена ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ООО «Аэрокузбасс» и Администрации Кемеровской области заказными письмами с уведомлениями.

Определением от 05.12.2011 г. срок рассмотрения дела № 91/А-10-2011 продлен до 05.06.2012 г. Копия определения была направлена ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ООО «Аэрокузбасс» и Администрации Кемеровской области заказными письмами с уведомлениями.

Уведомлением об изменении даты и времени рассмотрения дела от 17.01.2012 г. рассмотрение дела № 91/А-10-2011 о нарушении антимонопольного законодательства было назначено на 14 февраля 2012 г. на 14 часов 00 минут по адресу: г. Кемерово, ул. Ноградская, 5, каб. 309. Уведомление было направлено ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ООО «Аэрокузбасс» и Администрации Кемеровской области заказными письмами с уведомлениями.

ООО «Аэрокузбасс» 14.02.2012 г. в адрес Кемеровского УФАС России было направлено ходатайство о рассмотрении дела № 91/А-10-2011 в отсутствие представителя ООО «Аэрокузбасс».

Ходатайство ООО «Аэрокузбасс» было удовлетворено Комиссией Кемеровского УФАС России.

Представитель лица, располагающего сведениями о рассматриваемых комиссией обстоятельствах, ООО «Аэрокузбасс» представил письменные пояснения, согласно которым исходя из среднего объема реализации топлива на рейс и средней стоимости рейса ОАО «Авиакомпания «Сибирь» процент составляющей стоимости топлива составляет приблизительно 15 % от общих расходов на рейс. Стоимость авиатоплива ООО «Аэрокузбасс» на 31.01.2012 г. составляет 29 000 рублей за 1 тонну без НДС.

В аэропорту Домодедово – 33 150 рублей за тонну без НДС.

14.02.2012 г. на заседании Комиссией Кемеровского УФАС России было установлено, что имеющихся материалов недостаточно для полного и всестороннего рассмотрения дела, необходимо получение дополнительных доказательств.

Определением от 14.02.2012 г. рассмотрение дела № 91/А-10-2011 о нарушении антимонопольного законодательства было назначено на 09 апреля 2012 г. на 14 часов 00 минут по адресу: г. Кемерово, ул. Ноградская, 5, каб. 309. Копия определения была направлена ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ООО «Аэрокузбасс» и Администрации Кемеровской области заказными письмами с уведомлениями.

ОАО «Авиакомпания «Сибирь» 05.04.2012 г. в адрес Кемеровского УФАС России было направлено ходатайство о рассмотрении дела № 91/А-10-2011 в отсутствие представителя ОАО «Авиакомпания «Сибирь».

Ходатайство ОАО «Авиакомпания «Сибирь» было удовлетворено Комиссией Кемеровского УФАС России.

Представители заявителя – Администрации Кемеровской области и лица, располагающего сведениями о рассматриваемых комиссией обстоятельствах, – ООО «Аэрокузбасс» на заседание Комиссии Кемеровского УФАС России 09.04.2012 г. в 14:00 не явились, ходатайство не направили.

Определением от 09.04.2012 г. рассмотрение дела № 91/А-10-2011 о нарушении антимонопольного законодательства было назначено на 10 мая 2012 г. на 14 часов 00 минут по адресу: г. Кемерово, ул. Ноградская, 5, каб. 309. Копия определения была направлена ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ООО «Аэрокузбасс» и Администрации Кемеровской области заказными письмами с уведомлениями.

Представитель ответчика на заседании Комиссии по рассмотрению дела № 91/А-10-2011 10.05.2012 г. пояснил, что ОАО «Авиакомпания «Сибирь» не считает себя нарушившим антимонопольное законодательство, поскольку разница в тарифах экономического класса обусловлена разницей на рынках: в Новосибирске более конкурентный рынок (9 хозяйствующих субъектов) предполагает более низкие цены, в Кемерово и Новокузнецке рынок авиаперевозок с неразвитой конкуренцией (2 хозяйствующих субъекта) предполагает более высокие цены. Также представитель ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ссылаясь на пункт 5 статьи 64 Воздушного Кодекса РФ и Приказ Минтранса № 55, указывает на отсутствие нарушений со стороны авиакомпании, так как данными нормативными правовыми актами не регламентировано ведение калькуляции затрат, а тарифы устанавливаются перевозчиками самостоятельно.

Изучив материалы дела, заслушав пояснения представителей лиц, участвующих в деле, Комиссия установила следующее:

Регулярные пассажирские авиаперевозки по маршруту Новокузнецк – Москва осуществляют следующие хозяйствующие субъекты:

1. ОАО "Авиакомпания Сибирь" (633104, Россия, Новосибирская область, НСО, г. Обь-4);
2. ОАО Авиакомпания "Уральские авиалинии" (620025, Россия, г. Екатеринбург, ул. Спутников, 6).

Основным базовым тарифом на перевозки пассажиров по регулярным воздушным линиям является тариф экономического класса. В тариф экономического класса включаются все расходы, связанные с перевозками и технологическим процессом обслуживания пассажиров.

Не нашла подтверждение позиция антимонопольного органа, сформированная при возбуждении дела, по поводу установления необоснованно высоких тарифов экономического класса на авиаперевозку пассажиров по маршруту Новокузнецк – Москва – Новокузнецк относительно нормальных тарифов экономического класса, установленных другими авиакомпаниями, работающими на указанном маршруте, поскольку на данном направлении оказывают услуги только 2 хозяйствующих субъекта: ОАО «Авиакомпания «Сибирь» и ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии». Тарифы на авиабилеты без ограничений по условиям применения для маршрута Новокузнецк – Москва – Новокузнецк, установленные ОАО «Авиакомпания «Сибирь» незначительно превышают цены ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии» (приблизительно на 4 %).

В ходе рассмотрения дела Кемеровским УФАС России было установлено значительное отличие в

тарифах ОАО «Авиакомпания «Сибирь» на маршрутах, сопоставимых по километражу. Сравнение тарифов экономического класса ОАО «Авиакомпания «Сибирь» на маршруты, сопоставимые по километражу с маршрутами Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк, в сравнении с изменениями в аэропортовых сборах представлено в Таблице 1.

Расчеты произведены на следующие даты: 01.09.2011 г., 01.02.2012 г. Для сравнения использован нормальный тариф экономического класса без ограничений (Y – самый дорогой из нормальных) и тариф экономического класса с ограничениями (Q – дешевый из экономических). Сопоставимые по километражу маршруты:

Новокузнецк – Москва 3115 км.

Новосибирск – Москва 2814 км.

Томск – Москва 2877 км.

Барнаул – Москва 2927 км.

В таблице разница в тарифах по маршрутам была сопоставлена с разницей в аэропортовых сборах с расчетом на 1 судно. В перечень сборов входили: сбор за взлет/посадку, обеспечение авиабезопасности, пользование аэровокзалом, обслуживание пассажиров, обработка грузов, вылет-встреча, посадка-высадка пассажиров, доставка пассажиров, борТПитание, обеспечение авиаГСМ, уборка салона.

При сравнении, например, маршрутов Новокузнецк – Москва и Новосибирск – Москва (Таблица 1) разница в нормальных тарифах экономического класса составила порядка 30 процентов; в специальных тарифах экономического класса – 40-50 процентов. При этом разница в аэропортовых сборах и тарифах с расчетом на одно судно составила порядка 16 процентов:

Таблица 1. Сравнение цен, тарифов, сборов на рынках авиаперевозок до Москвы, сопоставимых по километражу

Позиции для сравнения	норм				эконом			
	Дата 01.09.11		Разница	Разница в %	Дата 01.09.11		Разница	Разница в %
	Новокузнецк	Новосибирск			Новокузнецк	Новосибирск		
Тариф (OW)	31800	24000	7800	32,50	9300	6500	2800	43,08
Тариф (RT)	63600	48000	15600	32,50	2000	13000	7000	53,85
Аэропортовые сборы и тарифы (с НДС) на воздушное судно	586364,98	502326,1	84038,88	16,73	586364,98	502326,1	84038,88	16,73
Аэропортовые сборы и тарифы (с НДС) на 1 человека*	4580,98	3924,42	656,56	16,73	4580,98	3924,42	656,56	16,73
	<b>Новокузнецк</b>	<b>Барнаул</b>	<b>Разница</b>	<b>в %</b>	<b>Новокузнецк</b>	<b>Барнаул</b>	<b>Разница</b>	<b>в %</b>
Тариф (OW)	31800	25000	6800	27,20	9300	8860	440	4,97
Тариф (RT)	63600	50000	13600	27,20	20000	16260	3740	23
Аэропортовые сборы и тарифы (с НДС) на воздушное судно	586364,98	601664,08	-15299,1	-2,54	586364,98	601664,08	-15299,1	-2,54
Аэропортовые сборы и тарифы (с НДС) на 1 человека*	4580,98	4700,5	-119,52	-2,54	4580,98	4700,5	-119,52	-2,54
	<b>Новокузнецк</b>	<b>Томск</b>	<b>Разница</b>	<b>в %</b>	<b>Новокузнецк</b>	<b>Томск</b>	<b>Разница</b>	<b>в %</b>

Тариф (OW)	31800	22300	9500	42,60	9300	6460	2840	43,96
Тариф (RT)	63600	44200	19400	43,89	20000	11700	8300	70,94
Аэропортовые сборы и тарифы (с НДС) на воздушное судно	586364,98	500417,88	85947,1	17,18	586364,98	500417,88	85947,1	17,18
Аэропортовые сборы и тарифы (с НДС) на 1 человека*	4580,98	3909,51	671,47	17,18	4580,98	3909,51	671,47	17,18
	норм				эконом			

Позиции для сравнения	Дата 01.02.12				Дата 01.02.12			
	Новокузнецк	Новосибирск	Разницав %		Новокузнецк	Новосибирск	Разницав %	
Тариф (OW)	31800	24000	7800	32,50	8785	6500	2285	35,15
Тариф (RT)	63600	48000	15600	32,50	16570	13000	3570	27,46
Аэропортовые сборы и тарифы (с НДС) на воздушное судно	392805	400280,37	-7475,39	-1,87	392805	400280,4	-7475,39	-1,87
Аэропортовые сборы и тарифы (с НДС) на 1 человека*	3068,79	3127,19	-58,4	-1,87	3068,79	3127,19	-58,4	-1,87

**Эконом** - тариф экономического класса с ограничениями (Q, самый дешевый из эконом.)

**Норм** - нормальный тариф экономического класса без ограничений (Y, самый дорогой из эконом.)

**OW** – в одну сторону

**RT** – туда-обратно

Тип воздушного судна - Аэробус А-319

В ходе рассмотрения было установлено, что нормальные тарифы экономического класса ОАО «Авиакомпания «Сибирь» по направлению Новокузнецк – Москва (то есть в одну сторону) превышают тарифы данной авиакомпании на других маршрутах, сопоставимых по километражу, что подтверждают данные Таблицы 1. Кроме того, ущемление интересов потребителей услуг авиаперевозок, а именно: установление завышенных нормальных тарифов экономического класса аналогично совершалось и в действиях по установлению других тарифов экономического класса (например, специальных).

Оценив вышеизложенные обстоятельства, Комиссия по рассмотрению дела № 111/А-10-2010 приходит к следующим выводам:

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Авиабилет – это форма договора воздушной перевозки пассажира, где цена по договору перевозки является существенным условием (ст. 790 Гражданского кодекса Российской Федерации).

В силу п. 2 ст. 790 Гражданского кодекса Российской Федерации плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

В соответствии с п. 5 ст. 64 Воздушного кодекса РФ плата за воздушные перевозки пассажиров устанавливается перевозчиками самостоятельно.

Тарифы на воздушные перевозки устанавливаются перевозчиками самостоятельно, в соответствии со ст. 64 Воздушного кодекса РФ и регистрируются в порядке, предусмотренном «Положением о порядке

регистрации и опубликования тарифной информации на регулярные пассажирские перевозки, выполняемые российскими авиационными компаниями», утвержденном Приказом Минтранса РФ от 23.05.2001 № 94.

В соответствии с разделом IV Приказа Минтранса РФ от 25.09.2008 № «Об утверждении Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации» (далее – Правила формирования тарифов) между двумя пунктами может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по размеру денежной суммы (далее – уровень тарифа) и/или условиям применения тарифа.

Устанавливаемые авиапредприятиями тарифы могут дифференцироваться в зависимости от качества транспортного обслуживания и уровня комфортности.

По классам обслуживания пассажирские тарифы подразделяются на тарифы экономического класса, тарифы бизнес-класса, тарифы первого класса.

По условиям применения пассажирские тарифы подразделяются на тарифы, не имеющие ограничения по условиям использования (далее – нормальные тарифы), и тарифы, имеющие установленные в условии применения тарифа ограничения (далее – специальные тарифы) (раздел IV Правил формирования тарифов).

Пассажирские тарифы подлежат регистрации и опубликованию (п. 11 Правил формирования тарифов).

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.

Пунктом 7 Постановления Правительства РФ от 17.09.1992 № 724 «О государственном регулировании цен на энергоресурсы, другие виды продукции и услуги» с 01.01.1993 установлен предельный уровень рентабельности при формировании свободных тарифов на перевозки пассажиров воздушным транспортом и связанные с ним работы и услуги в размере 20% от себестоимости.

Согласно пункту 1 Временного порядка установления и регулирования тарифов на перевозки пассажиров и связанные с ними работы и услуги на внутренних воздушных линиях, утвержденного Роскомцен № 01-55/306-15, Минтрансом РФ N 1-ц 19.02.1993, свободные тарифы на перевозки пассажиров и связанные с ними работы и услуги, ставки сборов за коммерческое и техническое обслуживание воздушных судов, их взлет и посадку на внутренних воздушных линиях в пределах территории Российской Федерации с 1 января 1993 разрабатываются и устанавливаются авиапредприятиями самостоятельно, независимо от их формы собственности и организационно - правовой формы предприятия на основе экономически обоснованной себестоимости и предельного уровня рентабельности в размере 20 процентов к себестоимости.

Согласно преамбуле указанного Временного порядка он принят во исполнение п. 12 Указа Президента Российской Федерации от 17.09.92 N 1089 «О государственном регулировании цен на отдельные виды энергоресурсов» и пункта 7 Постановления № 724.

Указом Президента РФ от 28.02.1995 N 221 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» п. 12 Указа Президента Российской Федерации от 17.09.1992 N 1089 «О государственном регулировании цен на отдельные виды энергоресурсов» отменен.

Пункт 7 Постановления N 724 Постановлением Правительства Российской Федерации от 26.06.1995 N 600 «О признании утратившими силу некоторых решений Правительства Российской Федерации по вопросам ценообразования» утратил силу, кроме работ и услуг, связанных с перевозками воздушным транспортом.

Таким образом, установленное пунктом 7 Постановления N 724 правило о предельном уровне рентабельности с 26.06.1995 действует только в части формирования тарифов на работы и услуги, связанные с перевозками воздушным транспортом.

Поскольку пункт 7 Постановления N 724 не устанавливает порядок формирования тарифов при осуществлении перевозок пассажиров воздушным транспортом, то он не может вменяться в качестве нарушения.

Временный порядок принят во исполнение пункта 7 Постановления № 724, его действие также не распространяется на установление тарифов перевозки пассажиров воздушным транспортом.

Учитывая вышеуказанное, признаков нарушения в части установления тарифов экономического класса с нарушением установленного нормативными правовыми актами порядка формирования таких тарифов в действиях ОАО «Авиакомпания «Сибирь» не установлено.

Согласно анализу состояния конкуренции, на рынке услуг регулярных перевозок пассажиров воздушным транспортом по маршрутам Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк в 2011 г. ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии» доминирующего положения не занимает.

Кроме того, тарифы на авиабилеты без ограничений по условиям применения для маршрута Новокузнецк – Москва – Новокузнецк, установленные ОАО «Авиакомпания «Сибирь» превышают тарифы ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии» незначительно (приблизительно на 4 %).

Следовательно, позиция антимонопольного органа по поводу установления необоснованно высоких тарифов экономического класса на авиаперевозку пассажиров по маршруту Новокузнецк – Москва – Новокузнецк относительно нормальных тарифов экономического класса, установленных другими авиакомпаниями, работающими на указанном маршруте, не нашла подтверждение.

В ходе рассмотрения дела № 91/А-10-2011 были установлены признаки нарушения ОАО «Авиакомпания «Сибирь» антимонопольного законодательства, выразившегося в установлении необоснованно высоких тарифов экономического класса на регулярные перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршрутам Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк.

Материалами дела № 91/А-10-2011 подтверждено, что ОАО «Авиакомпания «Сибирь» устанавливала тарифы по маршрутам Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк для рынка с низким уровнем конкуренции (г. Новокузнецк, состав продавцов – 2 хозяйствующих субъекта) выше, чем на рынках, сопоставимых по километражу, с развитой конкуренцией (г. Новосибирск, состав продавцов – 9 хозяйствующих субъектов), вынуждая потенциальных потребителей данной услуги приобретать билет по дорогой цене, либо усложнять маршрут – через ближайший аэропорт с большим выбором продавцов услуг – авиаперевозчиков (г. Новосибирск).

Экономически обоснованных расчетов тарифов экономического класса на перевозку пассажиров воздушным транспортом по маршрутам Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк (с подтверждающими документами) ОАО «Авиакомпания «Сибирь» представлено не было.

В нарушение ст. 10 Гражданского Кодекса РФ ОАО «Авиакомпания «Сибирь» злоупотребляла доминирующим положением на рынке услуг по перевозке пассажиров по маршрутам Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк воздушным транспортом, используя права, закрепленные ст. 64 Воздушного кодекса.

Таким образом, своими действиями ОАО «Авиакомпания «Сибирь» по установлению необоснованно высоких тарифов экономического класса на регулярные перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршрутам Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк ущемляет интересы потребителей услуг.

В соответствии с частью 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «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.

По данным анализа состояния конкурентной среды на рынке услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом по маршруту Новокузнецк – Москва в 2010 г. – январе – мае 2011 года доминирующее положение с долей более 50% занимает ОАО «Авиакомпания Сибирь», включенное по данным географическим и продуктовым границам в Реестр субъектов, занимающих доминирующее положение на рынке определенного товара.

Анализ состояния конкурентной среды на рынке услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом по маршрутам Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк за 2011 г. также показал, что доминирующее положение с долей более 50% занимает ОАО «Авиакомпания Сибирь».

Таким образом, действия ОАО «Авиакомпания «Сибирь» по установлению необоснованно высоких тарифов экономического класса по маршрутам Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва –

Новокузнецк квалифицируются как нарушение части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Основания для прекращения дела, предусмотренные статьей 48 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», отсутствуют.

Размер материального ущерба, причиненного иным лицам (потребителям услуг) действиями ОАО «Авиакомпания «Сибирь» по установлению необоснованно высоких тарифов экономического класса, установить не представляется возможным.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

**РЕШИЛА:**

1. Признать ОАО «Авиакомпания «Сибирь» (633104, НСО, г. Обь-4; ИНН 5448100656) нарушившим часть 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в части установления необоснованно высоких тарифов экономического класса на регулярные перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршрутам Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк.

2. Выдать ОАО «Авиакомпания «Сибирь» (633104, НСО, г. Обь-4; ИНН 5448100656) предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства, а именно:

Установить экономически обоснованные тарифы экономического класса на регулярные перевозки пассажиров воздушным транспортом по маршрутам Новокузнецк – Москва и Новокузнецк – Москва – Новокузнецк, пропорционально фактическим затратам.

3. Основания для принятия иных мер по пресечению и (или) устранению последствий нарушения антимонопольного законодательства, а также по обеспечению конкуренции отсутствуют.

Председатель Комиссии:

Е.А. Клостер

Члены Комиссии:

В.В. Наумова

И.С. Гилева

Отпуск (Приказ № 70-о от 03.05.12)

А.С. Котиков

К.А. Патрикеев

А.К. Дрешер

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