

## РЕШЕНИЕ

29 декабря 2018 года  
Томск

г.

Резолютивная часть решения оглашена "17" декабря 2018г.

В полном объеме решение изготовлено "29" декабря 2018г.

Комиссия управления Федеральной антимонопольной службы по Томской области по рассмотрению дел по признакам нарушения антимонопольного законодательства в составе: Шевченко В.И., – руководитель управления, членов Комиссии: Панькова С.А. – начальника отдела экономического анализа; Рыжковой Л.М. – главного специалиста-эксперта Томского УФАС России, Смолонской Е.А. – специалиста-эксперта отдела экономического анализа, с участием представителей ответчика АО «Авиакомпания «НордСтар» О, К, рассмотрев дело № 02-10/49-18 возбужденное в отношении АО «Авиакомпания «НордСтар» (125130, г. Москва, Старопетровский проезд, д. 11, корп.2) по признакам нарушения п. 1 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.20016 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» Комиссия, руководствуясь ст. 23, ч. 1-3 ст. 39, ст. 41, п. 1 ч. 1 ст. 48 Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

### УСТАНОВИЛА:

Основанием для возбуждения дела № 02-10/49-18 о нарушении антимонопольного законодательства послужило обращение в Управление Федеральной антимонопольной службы по Томской области (далее – Томское УФАС России) о высокой стоимости на авиабилеты по маршруту Томск-Сургут (Сургут-Томск), которые

осуществляет Акционерное общество «Авиакомпания «НордСтар» (далее – АО «Авиакомпания «НордСтар», Общество, Ответчик). В обращении указано, что цены на перелеты с Новосибирска до Сургута (и обратно) в 2 раза ниже, чем перелет из Томска в Сургут.

Установлено, что стоимость перелета по маршруту Томск – Сургут составляет 9 456 руб. – 10 456 руб. согласно информации с сайта АО «Авиакомпания «НордСтар».

Стоимость авиаперелета по маршруту Новосибирск Сургут на 22.06.2018г. составляет 5 235 руб. (компания S7 Airlines – ПАО «Авиакомпания «Сибирь»), 5 585 руб. (компания ПАО «Авиакомпания Ютэйр»).

В заседание комиссии представителем АО «Авиакомпания «НордСтар» представлены письменные пояснения, и документы из которых следует, что рейсы по маршрутам Сургут-Красноярск, Сургут-Томск, Томск-Красноярск выполняются в цепочке Красноярск-Томск-Сургут/Сургут-Томск-Красноярск ежедневно 7 раз в неделю. Для выполнения рейсов в цепочке Красноярск-Томск-Сургут/Сургут-Томск-Красноярск Обществом используется воздушное судно типа АТР 42-500 вместимостью 46 кресел. По направлению Сургут-Красноярск Обществу предоставляется субсидия из федерального бюджета на осуществление региональных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирования региональной маршрутной сети, утвержденная постановлением Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242. По направлению Сургут-Томск обществу субсидия не предоставляется. В АО «Авиакомпания «НордСтар» учет доходов и расходов ведется в упрощённом виде, без каких-либо детализации в учёте, т.е. котловым методом без разбивки по рейсам, направлениям, классам обслуживания, кодам тарифов. Нормативно обязанность по осуществлению отдельного учёта и требования порядку его ведения для рассматриваемого вида деятельности не определены, в этой связи Общество, будучи коммерческой организацией и осуществляя предпринимательскую деятельность на свой риск, самостоятельно определяет для себя подходы к учёту доходов и расходов в целях оптимизации и повышения экономической эффективности. АО «Авиакомпания «НордСтар» формирует и на регулярной основе актуализирует достаточно широкую тарифную линейку, отражающую комбинацию различных условий оказания услуг: наличие (и норма) / отсутствие бесплатного провоза багажа, вес ручной клади, возможность обмена/возврата билетов, размер штрафных санкций при обмене/возврате билетов и

т.д., которые влияют на выбор пассажира.

На основании вышеизложенного считает, что в действиях АО «Авиакомпания «НордСтар» по установлению цены (стоимость перелета) по маршруту Томск – Сургут отсутствуют признаки нарушения п. 1 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.20016 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Изучив материалы дела, оценив доказательства в их достаточности и взаимосвязи, Комиссия Томского УФАС России, приходит к следующему выводу.

Исходя из положений ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.20016 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – ФЗ «О защите конкуренции»), как злоупотребление доминирующим положением 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.

Следовательно, злоупотребление доминирующим положением характеризуется следующей совокупностью взаимосвязанных признаков:

- 1) доминирующее положение хозяйствующего субъекта;
- 2) совершение хозяйствующим субъектом действия (бездействия);
- 3) наступление или возможность наступления негативных последствий в виде недопущения, ограничения, устранения конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности, либо неопределенного круга потребителей;
- 4) наличие объективной взаимосвязи между доминирующим положением, совершением деяния и его негативными последствиями либо возможностью наступления таких последствий.

Согласно аналитическому отчёту определения положения АО «Авиакомпания «НордСтар» на рынке услуг регулярных перевозок пассажиров воздушным транспортом по маршрутам Томск-Сургут и Сургут-Томск от 11.05.2018г. доля Общества на указанном рынке за 2017 год в географических границах с/на территорию г. Томска

составила 100%. Отсутствие существующей конкуренции и в связи с существенными барьерами входа и высокими расходами на входение, низкой вероятностью входа на рынок новых хозяйствующих субъектов говорит о возможности оказать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам.

Таким образом, можно сделать вывод, что АО «Авиакомпания «НордСтар» на рынке услуг регулярных перевозок пассажиров воздушным транспортом по маршрутам Томск-Сургут и Сургут-Томск может быть признано доминирующим.

Вместе с тем, само по себе доминирующее положение хозяйствующего субъекта не является объектом правового запрета, если в действиях хозяйствующего субъекта отсутствуют признаки самостоятельного нарушения антимонопольного законодательства.

Материалами дела установлено, что формирование тарифов на авиаперевозки по направлениям Красноярск-Томск-Красноярск/Томск-Сургут-Томск рассчитывается исходя из положений постановления Правительства Российской Федерации от 25.12.2013 № 1242 об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществления региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети (далее – Правила).

Соглашением о предоставлении субсидий в 2017г. от 25.05.2017 № 107-11-050 между Федеральным агентством воздушного транспорта (ФАВТ) и Обществом предусмотрено предоставление субсидии в целях возмещения недополученных доходов, связанных с осуществлением воздушной перевозки пассажиров в салонах экономического класса по специальному тарифу по маршруту Красноярск-Сургут.

Пунктом 3.1.2 соглашения определено, что субсидия предоставляется в соответствии с правилами предоставления Обществом в ФАВТ, в том числе документов подтверждающих факт недополученных доходов, на возмещение которых предоставляется субсидия.

В материалы дела также представлен ежеквартальный отчет по средневзвешенной фактически сложившейся цене на авиабилеты в

отношении каждого маршрута, осуществляемого Обществом в/из Аэропорта Томска за IV квартал 2017г. (письмо от 19.01.2018 исх. №НС/222-исх), из которого следует, что расчетная суммарная стоимость для пассажиров по полному маршруту Красноярск-Сургут (с посадкой в г. Томске) совпадет с приведенными величинами, указанными в письме от 17.05.2018г №НС/2111-исх..

Документов, подтверждающих, что цена на авиаперевозки по направлению Томск-Сургут-Томск формируется Обществом иным способом, в материалах дела не содержится.

Кроме того, требования к маршрутам, включаемым в перечень субсидируемых, установлены п. 8 Правил и в действующей редакции Правил не предполагают осуществление перевозки без посадки. Исходя из смысла п. 2 Правил специальный тариф устанавливается на перевозку одного пассажира в одном направлении по маршруту, включенному в перечень субсидируемых маршрутов в установленном порядке. Воздушной перевозкой в силу ст. 103 Воздушного кодекса Российской Федерации является перевозка пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае сдачи пассажиром воздушного судна багажа также доставка бага в пункт назначения и выдача его пассажиру воздушного судна или управомоченному им на получение багажа лицу. Таким образом, требование об установлении специального тарифа на перевозку пассажиров при осуществлении субсидируемой перевозки с промежуточной посадкой распространяются только на маршруты, включенные в перечень субсидируемых в установленном порядке, и не распространяются на маршруты в/и пунктов промежуточной посадки (письмо Минтранса России от 03.12.2018 № 01-01/27222ис).

С учетом изложенного, Комиссией в действиях АО «Авиакомпания «НордСтар» нарушение п. 1 ч. 1 ст. 10 ФЗ «О защите конкуренции» не усматривается.

На основании вышеизложенного, руководствуясь ч. 1 ст. 48 ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

РЕШИЛА:

Производство по делу № 02-10/49-18, возбужденного в отношении АО «Авиакомпания «НордСтар» прекратить в связи отсутствием нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых комиссией действиях.

Председатель Комиссии:  
Шевченко

В.И.

Члены Комиссии:  
Паньков

С.А.

Л.М. Рыжкова

Е.С. Смолонская

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

