

## РЕШЕНИЕ №23-196/тр

Резолютивная часть решения оглашена 24 июля 2014 года

г. Саратов

Решение в полном объеме изготовлено 07 августа 2014 года

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Саратовской области (далее по тексту – Саратовское УФАС России) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

- вр.и.о. руководителя управления, Председатель  
Комиссии;

- начальник отдела контроля товарных рынков,

член Комиссии;

- специалист-эксперт отдела контроля товарных  
рынков, член Комиссии,

рассмотрев дело № 23-196/тр по признакам нарушения ОАО "Саратовские авиалинии" (410010, г. Саратов, ул. Жуковского, д. 25) ч. 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ "О защите конкуренции" (далее – Закон о защите конкуренции),

### УСТАНОВИЛА:

06.09.2012 в Саратовское УФАС России по подведомственности из ФАС России поступило заявление гр. И.. (вх. №301 от 06.09.2012) об установлении и поддержании ОАО "Саратовские авиалинии" монопольно высоких цен на пассажирские авиаперевозки бизнес-класса обслуживания по маршруту Москва-Саратов-Москва.

В подтверждение своей позиции заявитель прикладывает электронный билет от 23.07.2012 на рейсы 6В/769 и 6В/774 по маршруту Москва-Саратов-Москва на сумму 30000 руб. (базовый тариф С)

При этом, стоимость билетов на пассажирские авиаперевозки по маршруту Москва-Волгоград-Москва (881 км в одну сторону) следующая:

- Ютэйр - 12 330 руб. (эконом-класс), 26 849 руб. (бизнес-класс),
- Сибирь - 13 595 руб. (эконом-класс), 40 900 руб. (бизнес-класс),
- Аэрофлот- 13 336 руб. (эконом-класс), 40 086 руб. (бизнес-класс).

Цены на билеты на аналогичную дату по маршруту Москва-Архангельск-Москва (989 км в одну сторону):

- Нордавиа- 14 124 руб. (эконом-класс), 23 861 руб. (бизнес-класс),
- Аэрофлот -13 184 руб. (эконом-класс), 21 544 руб. (бизнес-класс),
- Ютэйр - 13 875 руб. (эконом-класс), 22 569 руб. (бизнес-класс).

Цены на билеты по маршруту Москва-Сыктывкар-Москва (1004 км в одну сторону):

- Ютэйр - 12 845 руб. (эконом-класс), 28 989 руб. (бизнес-класс),
- Аэрофлот -14 185 руб. (эконом-класс), 23 530 руб. (бизнес-класс).

Заявитель считает, что, поскольку перечисленные города находятся на большем расстоянии от Москвы, нежели Саратов (расстояние в одну сторону по маршруту Москва-Саратов-Москва 725 км), то расходы авиакомпаний на такие перевозки больше, по крайней мере, из-за большего расхода топлива, стоимость которого принято считать основной причиной высокой цены на авиабилеты и ее постоянного роста. Однако минимальные цены на перелеты бизнес-классом на всех перечисленных направлениях ниже, чем цены на перелет аналогичным классом по маршруту Москва-Саратов-Москва, осуществляемый ОАО "Саратовские авиалинии".

В ходе рассмотрения дела ОАО "Саратовские авиалинии" не признало в своих действиях нарушение ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции, выразившихся в установлении монопольно высоких цен на авиаперевозки пассажиров по маршруту Москва-Саратов-Москва, и указывало, что в силу пункта 3 статьи 64 Воздушного кодекса Российской Федерации перевозчик вправе самостоятельно устанавливать плату за перевозку.

Тарифы на перевозки пассажиров устанавливаются на основании экономически обоснованной себестоимости, включая расходы, связанные с обеспечением и выполнением перевозки пассажира (п.7 Приказа Минтранса РФ от 25.09.08 №155).

По мнению ОАО "Саратовские авиалинии", представленная в адрес Саратовского УФАС России информация опровергает факт установления Обществом монопольно высокой цены, так как расходы для осуществления перевозок по направлению Саратов-Москва-Саратов постоянно росли (ГСМ, аэропортовое и наземное обслуживание, стоимость летного часа).

Кроме того, как указывает ОАО "Саратовские авиалинии", факт повышения цен на билеты не является доказательством того, что установленные авиакомпанией цены на услуги авиаперевозки являются монопольно высокими. Пассажирский тариф сформирован на основании экономически обоснованных затрат, связанных с оказанием услуги авиационной перевозки. Увеличение цены произошло в отношении не всех тарифов: увеличение произошло за счет изначально более дорогих тарифов, билеты по которым приобретают пассажиры, имеющие соответствующие финансовые возможности и для которых увеличение цены не имеет существенного значения.

Изначально низкие тарифы снизились еще больше, более того, введены новые виды

тарифов, ориентированные на пассажиров с невысоким уровнем доходов (Молодёжный, Семейный, Социальный, Групповой, в зависимости от срока приобретения и пр.), что свидетельствует об увеличении категорий граждан, у которых появилась возможность путешествовать авиатранспортом, о повышении доступности авиаперевозок. С учётом этих тарифов средняя доходная ставка, полученная как результат деления пассажирской выручки на количество перевезённых пассажиров, составила: в 2011 г. - 5325,3 руб. (без НДС), в 2012 году - 4 777,05 руб. (без НДС).

*Рассмотрев материалы дела и заслушав пояснения лиц, участвующих в деле, Комиссия пришла к следующим выводам.*

Согласно ч. 1 ст. 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 цены товара.

В соответствии с ч. 1 ст. 5 Закона о защите конкуренции доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта, доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов.

Как следует из Аналитического отчета о состоянии конкурентной среды на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршруту Саратов - Москва - Саратов, доля ОАО "Саратовские авиалинии" на указанном рынке составляет 100%.

Следовательно, ОАО "Саратовские авиалинии" занимает доминирующее положение на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршруту Саратов - Москва - Саратов, в связи с чем, Общество при осуществлении регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по указанному маршруту обязано соблюдать требования ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции.

Согласно представленной ОАО "Саратовские авиалинии" информации (письмо от 02.10.2012 исх. №3-7155) учет доходов и расходов в разрезе маршрутов авиаперевозок Обществом не ведется.

Кроме того, Обществом представлена информация о величине пассажирских тарифов на воздушную линию Саратов-Москва-Саратов на рейсы: 6В-760/6В-759, 6В-762/6В-761, 6В-766/6В-765, 6В-774/6В-773, утвержденную генеральным директором ОАО "Саратовские авиалинии" 06.06.2012.

Так, нормальный тариф бизнес класса обслуживания составляет 15 000 руб. (код тарифа С).

Указанные тарифы введены в действие с 08.06.2012.

Как следует из условий применения тарифов на рейсы ОАО "Саратовские авиалинии" по маршруту Саратов-Москва-Саратов по состоянию на 23.07.2012, УТЛ:0002 применяется для тарифов с кодом базового тарифа "С", вид тарифа: "Н"- нормальный. Данные тарифы применяются для бизнес-класса обслуживания.

В материалы дела Обществом представлена калькуляция по маршруту Саратов-Москва (ДМД)-Саратов на воздушном судне Як-42 по состоянию на 19.07.2012 (письмо от 19.11.2012 исх. №2-8220).

Из указанной информации, а так же дополнительных пояснений Общества от 28.01.2013 исх.№21-479 следует, что плановая себестоимость рейса на 19.07.2012 составляла 634711 руб., себестоимость перевозки одного пассажира (без учета НДС) 4246 руб., пассажирский тариф (с НДС и страховым сбором) бизнес класса обслуживания составляет 15 000 руб.

При этом, величина НДС, страхового сбора, а так же загрузки рейса, принятой в расчете, не указаны.

Комиссия установила, что при указанных исходных данных (себестоимость рейса в размере 634711 руб., себестоимость перевозки одного пассажира (без учета НДС) в размере 4246 руб.), величина загрузки рейса должна составлять:  $634711/4246=149$  (чел.).

Вместе с тем, как следует из информации ОАО "Саратовские авиалинии" от 28.01.2013 исх. №21-479 плановая загрузка воздушных судов, выполняющих рейсы по маршруту Саратов-Москва (ДМД)-Саратов на 2011 год составляла 149 чел., на 2012- 152 чел.

Вместе с тем, Общество указывает, что поскольку действующим законодательством не предусмотрено ведение учета доход/расходов, прибылей/убытков в разрезе по рейсам (маршрутам) фактический расчет стоимости рейса по маршруту Москва-Саратов-Москва представлен быть не может.

Таким образом, в материалах дела документы и расчеты, подтверждающие фактически понесенные затраты Обществом при выполнении пассажирских авиаперевозок по маршруту Москва-Саратов-Москва не представлены.

Кроме того, как следует из представленной калькуляции по маршруту Саратов-Москва(ДМД)-Саратов на воздушном судне Як-42 по состоянию на 19.07.2012 при расчете плановой себестоимости рейса учитывается себестоимость летного времени.

При этом, соответствующие суммы по статьям затрат, включая показатель себестоимости летного времени, определяются в соответствии с Методическими рекомендациями по определению себестоимости внутренних и международных рейсов российских авиакомпаний, утвержденных 15.07.1999 №7.7.188 ФСВТ России (пояснения Общества от 28.01.2013 исх. №21-479).

13.08.2013 в адрес Саратовского УФАС России поступило письменное ходатайство от представителя заявителя гражданина Г. (вх. №3586 от 13.08.2013) по делу №23-196/тр о проведении экономической экспертизы обоснованности установления ОАО "Саратовские авиалинии" в период с 01.01.2012 по настоящее время величины тарифов на пассажирские авиаперевозки по маршруту Саратов - Москва - Саратов. Данное ходатайство Комиссией Саратовского УФАС России

удовлетворено.

Определением Саратовского УФАС России от 13.08.2013 рассмотрение дела №23-196/тр было приостановлено.

Согласно определению от 13.08.2013 о назначении экспертизы по делу №23-196/тр производство экспертизы было поручено ФГБОУ ВПО "Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А."

В соответствии с вышеуказанным определением перед экспертной организацией был поставлен вопрос: соответствуют ли заявленные ОАО "Саратовские авиалинии" величины затрат и нормы прибыли, указанные в соответствующих калькуляциях и формирующие тарифы ОАО "Саратовские авиалинии":

- бизнес класса обслуживания на пассажирские авиаперевозки по маршруту Саратов-Москва-Саратов;

- экономического класса обслуживания на пассажирские авиаперевозки по маршруту Саратов-Москва-Саратов, фактическим показателям затрат и величинам прибыли ОАО "Саратовские авиалинии" при осуществлении пассажирских авиаперевозок по маршруту Саратов-Москва-Саратов за период 2011-2012 гг.

Из экспертного заключения ФГБОУ ВПО "Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А." следует, что по причине не полного представления сведений, необходимых для выполнения требуемых расчетов ответить на вопрос о том, соответствуют ли заявленные ОАО "Саратовские авиалинии" величины затрат и нормы прибыли, указанные в соответствующих калькуляциях и формирующие тарифы ОАО "Саратовские авиалинии":

- бизнес класса обслуживания на пассажирские авиаперевозки по маршруту Саратов-Москва-Саратов;

- экономического класса обслуживания на пассажирские авиаперевозки по маршруту Саратов-Москва-Саратов;

фактическим показателям затрат и величинам прибыли ОАО "Саратовские авиалинии" при осуществлении пассажирских авиаперевозок по маршруту Саратов-Москва-Саратов за период 2011-2012 гг. в достаточной мере не удалось.

При этом, эксперт указывает на наличие отклонений в обосновании затрат на рейс от требований Методических рекомендаций по определению себестоимости внутренних и международных рейсов для российских авиакомпаний (одобрены ФСБТ России 7.7-188 от 15 июля 1999 г. за подписью заместителя директора ФСБТ России В.С. Горячего) (далее - Методика).

Согласно экспертному заключению, расходы на совершение авиационного рейса – себестоимость рейса, согласно рекомендуемой для применения в отрасли Методики, складываются из трех групп статей затрат, которые включаются в себестоимость рейсов:

- прямые затраты составляют первую группу, и к ним отнесены статьи затрат, непосредственно связанных с выполнением рейсов;

- затраты, зависящие от налёта часов по конкретному типу воздушного судна;

-затраты, связанные с управлением предприятием, расходы на содержание служб общехозяйственного назначения и прочие расходы.

В соответствии с вышеуказанными статьями расходов, экспертной организацией проведены расчёты затрат, необходимых для выполнения одного рейса по маршруту Саратов - аэропорт Домодедово (Москва) – Саратов, данные расчёты выполнялись в соответствии с рекомендациями Методики.

Расчет затрат осуществляется в четыре этапа:

- 1 этап. Определение объемов воздушных перевозок;

- 2 этап. Определение себестоимости рейсов по статьям прямых затрат;

- 3 этап. Определение себестоимости рейсов по статьям косвенных (накладных) расходов;

-4 этап. Формирование совокупных расходов предприятия (авиакомпания) для определения нормативной себестоимости пассажирских авиарейсов (рейса).

Проведенные экспертом расчеты (исходя из представленных данных) позволили получить не полные суммы себестоимости рейса: в 2011г.  $PP=332359+65394=397753$  руб./рейс; в 2012г.  $PP=477469+110218=587687$  руб./рейс, по которым нельзя определенно судить о завышении или занижении величины себестоимости рейса, продекларированной калькуляцией ОАО "Саратовские авиалинии".

Кроме того, экспертная организация указывает на наличие отклонений от рекомендаций Методики по выбору плановых значений для расчета себестоимости, которые ведут к увеличению себестоимости перевозки пассажиров, так в частности:

- при расчете принимаются не отчетная средняя загрузка пассажиров, а заниженная (в 2011 г. 137 пассажиров, в 2012 г. - 143 пассажира, хотя по отчету в 2010 г. было 149 пасс., и в 2011 году - то же 149 пассажиров, по отчету в 2012 году было уже 152 пассажира. То есть, в планировании в 2011 году принималось на  $(149 - 137) = 12$  пассажиров меньше, а в 2012 г. - на  $(149 - 143) = 6$  пассажиров меньше, при том, что фактическая величина в 2012 году составила 152 пассажира (см. пп. 2.1.3 и 2.1.4 данного исследования). Занижение планового количества пассажиров за рейс увеличивает себестоимость перевозки пассажиров;

- при расчете амортизационных отчислений по ВС и авиадвигателям используется завышенная норма амортизации: по ВС - не 8%, как установлено для ВС, а увеличенная норма 9,96%; по авиадвигателям не 10%, а 20,04% (п. 2.10 экспертного заключения);

- занижены фактические налеты часов на московском направлении на 5÷6%, что увеличивает расходы в расчете себестоимости (п. 2.10 экспертного заключения). Ведь амортизация ВС и АФ начисляются на год, а потом относится на часы.

А отсутствие данных по пунктам, указанным в заключении экспертизы и в сводной таблице результатов анализа затрат, не позволяет получить полную картину по

себестоимости рейса и определить себестоимость перевозок пассажиров чтобы определенно констатировать величину и направление отклонения этих характеристик от заявленных Обществом плановых значений, используемых для обоснования тарифов.

Проанализировав представленные документы, в том числе, письмо ОАО "Саратовские авиалинии" от 28.01.2013г. исх. №21-479, из которого следует, что «... в ОАО "Саратовские авиалинии" отсутствует документ с фактическим расчетом стоимости рейса ОАО "Саратовские авиалинии" по маршруту Москва-Саратов-Москва за период 2011-2012 гг. (на дату утверждения или изменения тарифов), эксперты пришли к выводу о том, что данная информация свидетельствует об отсутствии обоснования Обществом тарифов на пассажирские авиаперевозки.

Также, согласно экспертному заключению в предприятии прямой учёт расходов в разрезе воздушных линий не ведётся, но на основании Ф-67-ГА (фин.) "отчет о финансовой деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта" произведён расчёт фактической рентабельности по линии Саратов-Москва-Саратов, при этом, расходы выделены пропорционально объему работ (перевезённым пассажирам).

В связи с получением Комиссией экспертного заключения по делу №23-196/тр Определением Саратовского УФАС России от 04.07.2014 рассмотрение настоящего дела было возобновлено.

15.07.2014 в адрес Саратовского УФАС России поступило письмо ОАО "Саратовские авиалинии" (исх. №21-6493 от 14.07.2014), из которого следует, что представленная в адрес антимонопольного органа информация опровергает факт установления Обществом монопольно высокой цены, так как расходы для осуществления перевозок по направлению Саратов-Москва-Саратов постоянно росли (ГСМ, аэропортовое и наземное обслуживание, стоимость летного часа.). Кроме того, по мнению ОАО "Саратовские авиалинии", факт повышения цен на билеты не является доказательством того, что установленные авиакомпанией цены на услуги авиаперевозки являются монопольно высокими, а тарифы на пассажирские авиаперевозки сформирована на основании экономически обоснованных затрат, связанных с оказанием услуги авиационной перевозки.

Имеющееся изменение пассажирского тарифа является соразмерным изменению цен на товары и услуги, используемые в процессе производства. За этот период динамика роста расходов, необходимых для производства и реализации товара, значительно превышает динамику роста пассажирского тарифа, т.е. изменение расходов, необходимых для производства и реализации товара, как минимум соответствует изменению цены товара.

Тогда как для признания цены монопольно высокой необходимо доказать, что цена повышается в ситуации, когда расходы, необходимые для производства и реализации товара, остались неизменными или их изменение не соответствует изменению цены товара.

По мнению ОАО "Саратовские авиалинии", изложенные обстоятельства в совокупности свидетельствуют о недоказанности факта установления и поддержания монопольно высокой цены со стороны Общества.

Также в письме от 14.07.2014 исх. №21-6493 ОАО "Саратовские авиалинии" поясняет, что поскольку в соответствии с ч. 4 ст. 6 Закона о защите конкуренции, цена товара не признается монопольно высокой в случае не превышения цены, которая сформировалась в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке, то при наличии сопоставимого рынка по стоимости билетов на пассажирские авиаперевозки по направлению Саратов-Москва, устанавливаемые Обществом тарифы на пассажирские авиаперевозки по маршруту Саратов-Москва-Саратов не могут быть призваны монопольно высокими и экономически необоснованными, и в подтверждении своей позиции о наличии сопоставимого рынка по стоимости билета на пассажирские авиаперевозки Общество указывает следующие направления:

- Газпромавиа (Самара – Москва: эконом – 9000 руб., бизнес-класс- 17000 руб.), Новый Уренгой –Москва (эконом – 20000 руб., бизнес-класс- 40000 руб.);
- Ютэйр (Белоярский – Москва: эконом – 14990 руб., бизнес-класс- 29990 руб.);
- Ижавиа (Ижевск – Москва: эконом – 7270 руб., бизнес-класс- 13950 руб.) и т.д.

Положениями [ст. 6](#) Закона о защите конкуренции предусмотрено, что монопольно высокой ценой товара признается цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, при совокупности следующих условий:

- эта цена превышает цену, которую в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по количеству продаваемого за определенный период товара, составу покупателей или продавцов товара (определяемому, исходя из целей приобретения или продажи товара) и условиям доступа, устанавливают хозяйствующие субъекты, не входящие с покупателями или продавцами товара в одну группу лиц и не занимающие доминирующего положения на сопоставимом товарном рынке;
- эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли.

Таким образом, Законом о защите конкуренции выделяются два критерия (метода) определения монопольно высокой цены товара: затратный метод (превышение суммы необходимых расходов и прибыли) и метод сопоставимых рынков (превышение цены, сформировавшейся в условиях конкуренции на структурном и иным образом сходном товарном рынке).

Как следует из экспертного заключения ФГБОУ ВПО "Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.", при установлении ОАО "Саратовские авиалинии" тарифов на регулярные пассажирские перевозки воздушным транспортом по маршруту Саратов - Москва - Саратов Обществом были завышены расходы, увеличивающие себестоимость.

Кроме того, эксперт указывает на то, что поскольку базой для планирования себестоимости зачастую являются отчетные данные о фактической реализации ведения работ и фактические расходы на эти процессы, то рекомендации Методики, направленные на снижение расходов, могут в некоторых случаях игнорироваться, что и произошло с заправкой Обществом авиа ГСМ по объемам



заправки в аэропортах и по объемам расхода, а именно: необъяснимое увеличение расхода топлива за парный рейс в 2012 г. на 2 516 кг. увеличивает затраты на 73 505,95 рублей; увеличение отпускных цен на топливо в 2012 г. увеличило расходы на топливо на парный рейс на 51 790 рублей.

Указанные обстоятельства повлекли за собой увеличение расходов на рейс и плановую себестоимость.

Принимая во внимание, изложенные в экспертном заключении ФГБОУ ВПО "Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А." обстоятельства, Комиссия Саратовского УФАС России пришла к выводу о недоказанности ОАО "Саратовские авиалинии" экономической обоснованности понесенных затрат при формировании тарифов на регулярные пассажирские перевозки бизнес класса обслуживания воздушным транспортом по маршруту Саратов - Москва - Саратов.

В целях получения информации о наличии (отсутствии) сопоставимых рынков, рынку услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршруту Саратов - Москва – Саратов, Саратовским УФАС России в адрес ЗАО "Сирена-Трэвел" был сделан запрос о предоставлении информации (исх. №02/1-5020 от 22.07.2014).

Также, Саратовским УФАС России в адрес ЗАО Авиационная компания "РусЛайн" был сделан запрос (исх. №02/1-5047 от 23.07.2014) о предоставлении информации с целью уточнения осуществлялись ли данным хозяйствующим субъектом пассажирские авиаперевозки по маршруту Саратов-Москва-Саратов на воздушных судах Як-42 за период с 01.07.2012 и на дату представления информации.

Из представленной ЗАО "Сирена-Трэвел" информации (письмо от 23.07.2014 исх. №1379) следует, что по состоянию на 01.07.2012 и на дату представления информации (июль 2014 года) пассажирские авиаперевозки по маршруту Москва-Саратов на воздушных судах Як-42 осуществляло только ОАО "Саратовские авиалинии".

Следует добавить, что письмом от 24.07.2014 исх. №1102 ЗАО Авиационная компания "РусЛайн" сообщило, что в указанный временной период по маршруту Саратов-Москва регулярные пассажирские авиаперевозки на воздушных судах Як-42 Обществом не осуществлялись.

Учитывая изложенные обстоятельства, Комиссия Саратовского УФАС России пришла к выводу об отсутствии сопоставимых рынков, рынку регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршруту Саратов - Москва – Саратов.

В связи с тем, что сопоставимый рынок рынку регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршруту Саратов - Москва – Саратов отсутствует, а при выявлении признаков нарушения п. 1 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции в части установления монопольно высокой цены допускается применение только одного из критериев, то наиболее объективным методом установления монопольно высокой цены будет являться затратный метод.

В соответствии [ст. 6](#) Закона о защите конкуренции монопольно высокой ценой товара признается цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов.

Таким образом, Комиссия Саратовского УФАС России, принимая во внимание заключение эксперта, пришла к выводу о недоказанности ОАО "Саратовские авиалинии" экономической обоснованности понесенных затрат при формировании тарифов на регулярные пассажирские перевозки бизнес класса обслуживания воздушным транспортом по маршруту Саратов - Москва - Саратов.

Согласно п.1 ч. 1 ст. 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.

Таким образом, действия ОАО "Саратовские авиалинии", занимающего доминирующее положение на рынке услуг регулярных пассажирских перевозок воздушным транспортом по маршруту Саратов - Москва - Саратов, выразившиеся в экономически, технологически не обоснованном установлении базового тарифа бизнес класса обслуживания в размере, превышающем сумму необходимых для осуществления пассажирских авиаперевозок расходов, являются нарушением п.1 ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции.

Согласно ч. 1 ст. 50 Закона о защите конкуренции Комиссия по результатам рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства на основании решения по делу комиссия выдает предписание ответчику по делу.

Учитывая изложенное, руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, статьей 48, частью 1 статьи 49 Закона о защите конкуренции, Комиссия

## **РЕШИЛА:**

1. Признать ОАО "Саратовские авиалинии" нарушившим п. 1 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ "О защите конкуренции".
2. Выдать ОАО "Саратовские авиалинии" предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства, а именно: с 01.09.2014 не применять базовый тариф на пассажирские авиаперевозки бизнес-класса обслуживания по маршруту Саратов-Москва-Саратов, если этот тариф превышает сумму необходимых для осуществления таких перевозок расходов и прибыли.

Председатель Комиссии

Члены Комиссии

Решение может быть обжаловано в течение трёх месяцев со дня его принятия.

ПРЕДПИСАНИЕ № 23-196/тр

"07 "августа 2014 года

г. Саратов

Комиссия управления Федеральной антимонопольной службы по Саратовской области (далее – Саратовское УФАС России) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее – Комиссия) в составе:

- вр.и.о. руководителя управления, Председатель Комиссии;
- начальник отдела контроля товарных рынков,
- член Комиссии;
- специалист-эксперт отдела контроля товарных рынков, член Комиссии,

руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частью 4 статьи 41, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ "О защите конкуренции", на основании своего решения от 07.08.2014 по делу №23-196/тр о нарушении ОАО "Саратовские авиалинии" (410010, г. Саратов, ул. Жуковского, д. 25; ИНН 6452008711; ОГРН 1026402677652) п.1 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ "О защите конкуренции".

**ПРЕДПИСЫВАЕТ:**

ОАО "Саратовские авиалинии" прекратить злоупотребление доминирующим положением и совершение действий, направленных на обеспечение конкуренции,

а именно:

1.1.С 01.09.2014 не применять базовый тариф на пассажирские авиаперевозки бизнес-класса обслуживания по маршруту Саратов-Москва-Саратов, если этот тариф превышает сумму необходимых для осуществления таких перевозок расходов и прибыль.

1.2.О выполнении настоящего предписания сообщить в Саратовское УФАС России не позднее пяти дней со дня его выполнения, предоставив подтверждение исполнения предписания.

Председатель Комиссии  
Члены Комиссии

Предписание может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его выдачи.

Примечание. За невыполнение в установленный срок законного предписания антимонопольного органа статьей 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Привлечение к ответственности, предусмотренной законодательством Российской Федерации, не освобождает от обязанности исполнить предписание антимонопольного органа.