



**АРБИТРАЖНЫЙ СУД
ЧУВАШСКОЙ РЕСПУБЛИКИ-ЧУВАШИИ**

Именем Российской Федерации

Р Е Ш Е Н И Е

г. Чебоксары
28 декабря 2011 года

Дело № А79-6004/2011

Резолютивная часть решения объявлена 20 декабря 2011 года. Полный текст решения изготовлен 28 декабря 2011 года.

Арбитражный суд в составе судьи Бойко О.И., при ведении протокола судебного заседания помощником судьи Спириным Д.А., рассмотрев в открытом судебном заседании дело по заявлению закрытого акционерного общества Авиакомпания «РусЛайн», г. Москва, к Управлению Федеральной антимонопольной службы по Чувашской Республике – Чувашии, г. Чебоксары, о признании недействительными решения и предписания от 09.06.2011 по делу № 176-АМЗ-2010, при участии:
от заявителя – Тонких В.М. по доверенности от 11.01.2011 № 14/11,
от УФАС по ЧР – Винокуровой Н.Ю. по доверенности от 14.09.2011 № 01-47/5830,
установил:

закрытое акционерное общество Авиакомпания «РусЛайн» (далее – заявитель, ЗАО АК «РусЛайн», Общество) обратилось в арбитражный суд с заявлением к Управлению Федеральной антимонопольной службы по Чувашской Республике – Чувашии (далее – УФАС по ЧР, Управление) о признании недействительными решения и предписания от 09.06.2011 по делу № 176-АМЗ-2010.

Решением от 09.06.2011 Общество признано нарушившим пункты 1, 6 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон). Одновременно Обществу выдано предписание с требованием прекратить выявленные нарушения и сообщить о принятых мерах до 01.08.2011.

ЗАО АК «РусЛайн» указало, что в нарушение требований Приказа ФАС России от 28.04.2010 № 220 «Об утверждении Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» Управлением не проведён анализ состояния конкурентной среды с составлением аналитического отчёта с целью установления доминирующего положения на линии Москва – Чебоксары. При этом антимонопольным органом должны были быть изучены данные обо всех перевозчиках, осуществляющих продажу билетов на рейс Москва – Чебоксары.

По мнению заявителя, УФАС по ЧР при рассмотрении дела № 176-АМЗ-2010 отнеслось к ЗАО АК «РусЛайн» заведомо предвзято, так как ещё до вынесения решения в определении от 03.11.2010 потребовало от Общества представить объяснения причин нарушения антимонопольного законодательства в части установления монопольно высоких цен.

При рассмотрении дела Управление не определило период, в течение которого было совершено правонарушение; не изучило состояние конкурентной среды, включая уровень тарифов, по состоянию на день обращения Министерства экономического развития и торговли Чувашской Республики (23.07.2010).

Управление не изучало вопрос о типе и условиях обслуживания и эксплуатации воздушных судов, на которых осуществляли деятельность ООО «Авиакомпания «Регион-Авиа» и ЗАО АК «РусЛайн».

Заявитель неоднократно указывал антимонопольному органу, что показатель «себестоимость лётного времени» зависит от частоты выполнения рейсов – чем выше эта частота, тем ниже себестоимость кругорейса. При этом «себестоимость лётного времени» зависит от общего налёта на весь парк воздушных судов Общества.

Общество не производило увеличение тарифов на линии Москва – Чебоксары с 19.09.2008 по 17.11.2010, несмотря на ежегодную инфляцию 18 %. Увеличение произошло 19.11.2010 при переходе на зимнее расписание. Данное событие никак не связано с уходом с рынка конкурента, поскольку ООО «Авиакомпания «Регион – Авиа» в ноябре и декабре 2010 года эксплуатировало линию Москва – Чебоксары.

Факт навязывания пассажирам условий перевозки Управлением не доказан: приобретая билет, пассажир сознательно и добровольно оплачивает услугу, исходя из своих потребностей и возможностей. Применяемая Обществом «гибкая» тарифная политика позволяет с учётом состояния рынка авиаперевозок устанавливать тарифы значительно ниже себестоимости перевозки, сопоставимые со стоимостью железнодорожной плацкартной перевозки.

По мнению Общества, для применения к действиям ЗАО АК «РусЛайн» положений статьи 6 Закона, необходимо наличие сопоставимого товарного рынка. Между тем, само Управление пришло к выводу, что сопоставимый товарный рынок отсутствует.

Не обоснованы выводы УФАС по ЧР и о превышении Обществом общепромышленной рентабельности по авиатранспорту, так как в решении

приведена общепромышленная статистика по всем предприятиям авиатранспорта, которая не может применяться к отдельному предприятию, и, тем более, к отдельно взятому маршруту.

Управление руководствовалось планируемыми, а не фактическими показателями, представленными Обществом. О невозможности использования таких показателей для построения объективной картины неоднократно заявляло Общество. Например, заведомо существует погрешность в расчетах; информация о фактических расходах и доходах заявителя от эксплуатации линии Москва – Чебоксары в сравнении с предыдущими отчетными периодами (календарный год) Управлением не исследовалась.

В решении Управления также допущены расчётные ошибки; некоторые выводы напрямую заимствованы из решения УФАС по Республике Калмыкия от 14.02.2011 по делу № 08-89-135/2010, впоследствии признанного недействительным Арбитражным судом Республики Калмыкия.

В судебном заседании представитель Общества заявление поддержал по основаниям, изложенным в заявлении и в дополнениях. Заявил о фальсификации анализа и оценки конкурентной среды на рынке авиаперевозок пассажиров по маршруту Чебоксары – Москва, представленного в суд 21.11.2011, поскольку на момент рассмотрения дела № 176-АМЗ-2010 его не существовало.

Представитель Управления заявление не признал по основаниям, изложенным в отзыве. Не возразил против исключения из числа доказательств анализа и оценки конкурентной среды, указав, что представитель Общества мог не ознакомиться с этим документом. При этом в материалах дела имеется служебная записка от 22.10.2010, отразившая результаты анализа рынка авиаперевозок по маршруту Чебоксары – Москва. Указанный в данной служебной записке анализ соответствует Порядку проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утверждённому приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220.

Выслушав представителей сторон, изучив материалы дела, суд установил следующее.

23.07.2010 в Управление обратилось Министерство экономического развития и торговли Чувашской Республики с письмом № 01/28-3565, в котором просило проверить обоснованность установления тарифов на перевозку пассажиров воздушным транспортом организациями, обслуживающими регулярные рейсы по направлению Чебоксары – Москва. Министерство указало, что по имеющейся информации тарифы на перевозку по данному направлению значительно выше тарифов по сравнению с тарифами других перевозчиков в соседних регионах. По сведениям Министерства, организацией воздушного сообщения между городами Москва и Чебоксары занимаются 2 компании – ЗАО АК «РусЛайн» и ООО «Авиакомпания «Регион – Авиа» (т. 3, л.д. 51).

Приказом руководителя Управления от 22.10.2010 № 350 в отношении ЗАО АК «РусЛайн» возбуждено дело № 176-АМЗ-2010 по признакам

нарушения части 1 статьи 10 Федерального закона «О защите конкуренции» (т. 3, л.д. 4).

Решением Управления от 09.06.2011 ЗАО АК «РусЛайн» признано нарушившим пункт 1 части 1 статьи 10 Закона в части установления монопольно высоких цен на перевозку пассажиров воздушным транспортом по маршруту Чебоксары – Москва – Чебоксары, а также нарушившим пункт 6 части 1 статьи 10 Закона.

Обществу выдано предписание от 09.06.2011 об устранении выявленных нарушений.

Не согласившись с решением и предписанием, Общество оспорило их в судебном порядке.

Суд пришёл к выводу о наличии оснований для удовлетворения заявления.

В соответствии с частью 1 статьи 198 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации граждане, организации и иные лица вправе обратиться в арбитражный суд с заявлением о признании недействительными ненормативных правовых актов, незаконными решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц, если полагают, что оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действие (бездействие) не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту и нарушают их права и законные интересы в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, незаконно возлагают на них какие-либо обязанности, создают иные препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности.

Из приведенной нормы следует, что для признания ненормативных правовых актов недействительными, а действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц незаконными необходимо одновременное наличие двух условий: несоответствие их закону или иному нормативному правовому акту и нарушение прав и законных интересов заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

В силу части 5 статьи 200 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации обязанность доказывания соответствия оспариваемого ненормативного правового акта закону или иному нормативному правовому акту, законности принятия оспариваемого решения, совершения оспариваемых действий (бездействия), наличия у органа или лица надлежащих полномочий на принятие оспариваемого акта, решения, совершение оспариваемых действий (бездействия), а также обстоятельств, послуживших основанием для принятия оспариваемого акта, решения, совершения оспариваемых действий (бездействия), возлагается на орган или лицо, которые приняли акт, решение или совершили действия (бездействие).

В статье 4 Закона определено, что товар – это объект гражданских прав (в том числе работа, услуга, включая финансовую услугу), предназначенный

для продажи, обмена или иного введения в оборот; взаимозаменяемые товары - товары, которые могут быть сравнимы по их функциональному назначению, применению, качественным и техническим характеристикам, цене и другим параметрам таким образом, что приобретатель действительно заменяет или готов заменить один товар другим при потреблении (в том числе при потреблении в производственных целях); товарный рынок - сфера обращения товара (в том числе товара иностранного производства), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров (далее - определенный товар), в границах которой (в том числе географических) исходя из экономической, технической или иной возможности либо целесообразности приобретатель может приобрести товар, и такая возможность либо целесообразность отсутствует за ее пределами; конкуренция - соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке (пункт 1, 3, 4 и 7).

Согласно пунктам 1 и 6 части 1 статьи 10 Закона 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; экономически, технологически и иным образом не обоснованное установление различных цен (тарифов) на один и тот же товар, если иное не установлено федеральным законом.

В соответствии со статьёй 6 Закона 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, в том числе установленная:

1) путем повышения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, остались неизменными или их изменение не соответствует изменению цены товара;

б) состав продавцов или покупателей товара остался неизменным либо изменение состава продавцов или покупателей товара является незначительным;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, остались неизменными или их изменение несоразмерно изменению цены товара;

2) путем поддержания или неснижения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, существенно снизились;

б) состав продавцов или покупателей товара обуславливает возможность изменения цены товара в сторону уменьшения;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, обеспечивают возможность изменения цены товара в сторону уменьшения.

Доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам. Доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации), доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов, если только при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией не будет установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке не является доминирующим; доля которого на рынке определенного товара составляет менее чем пятьдесят процентов, если доминирующее положение такого хозяйствующего субъекта установлено антимонопольным органом исходя из неизменной или подверженной малозначительным изменениям доли хозяйствующего субъекта на товарном рынке, относительного размера долей на этом товарном рынке, принадлежащих конкурентам, возможности доступа на этот товарный рынок новых конкурентов либо исходя из иных критериев, характеризующих товарный рынок (часть 1 статьи 5 Закона).

Таким образом, для квалификации действий хозяйствующего субъекта права по части 1 статьи 10 Закона необходимо установить факт доминирования на определенном товарном рынке и наступлении (возможности наступления) одного из указанных в данной норме последствий.

Как указано в пункте 4 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации № 30, арбитражным судам

следует обратить внимание, что 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 ГК РФ, 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.

Оспариваемое решение основано на выводах Управления о том, что ЗАО АК «РусЛайн», занимая доминирующее положение на рынке, установило необоснованно высокие цены на услуги по авиаперевозке пассажиров по направлению Чебоксары – Москва – Чебоксары (нарушение пункта 1 части 1 статьи 10 Закона). Управление также посчитало, что применяемая Обществом система установления квот продажи авиабилетов по различным тарифным кодам приводит к сегментации круга потребителей и навязыванию им условий перевозки, в которых они не заинтересованы (нарушением пункта 6 части 1 статьи 10 Закона). Кроме того, Управление посчитало нарушением последней нормы установление разных цен на авиабилеты для жителей Чувашской Республики и Республики Марий Эл.

Приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 утверждён Порядок проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке (далее – Порядок).

Порядок используется для анализа состояния конкуренции в целях установления доминирующего положения хозяйствующего субъекта (хозяйствующих субъектов) и выявления иных случаев недопущения, ограничения или устранения конкуренции, в том числе при рассмотрении дел о нарушениях антимонопольного законодательства (подпункт «а» пункта 1.1 Порядка).

Согласно пункту 1.3 Порядка проведение анализа состояния конкуренции на товарном рынке включает следующие этапы:

- а) определение временного интервала исследования товарного рынка;
- б) определение продуктовых границ товарного рынка;
- в) определение географических границ товарного рынка;
- г) определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке в качестве продавцов и покупателей;

д) расчет объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке;

е) определение уровня концентрации товарного рынка;

ж) определение барьеров входа на товарный рынок;

з) оценка состояния конкурентной среды на товарном рынке;

и) составление аналитического отчета.

В соответствии с пунктом 1.4 Порядка не требуется проведение анализа состояния конкуренции на товарном рынке при установлении доминирующего положения хозяйствующего субъекта (хозяйствующих субъектов) в случае, если хозяйствующий субъект осуществляет производство (реализацию) товаров в условиях естественной монополии, а также при рассмотрении дел о нарушении антимонопольного законодательства, возбужденных по признакам нарушения частей 1, 1.2 и 3 статьи 11, статей 14, 15, 16, 17, 17.1, 18 Закона о защите конкуренции.

Поскольку УФАС по ЧР рассматривалось дело по признакам нарушения Обществом пунктов 1 и 6 части 1 статьи 10 Закона, проведение анализа состояния конкуренции на товарном рынке является обязательным.

Представленный Управлением анализ и оценка конкурентной среды на рынке авиаперевозок пассажиров по маршруту Чебоксары – Москва – Чебоксары на основании статьи 161 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации исключён из числа доказательств по делу с согласия антимонопольного органа.

Отсутствие анализа состояния конкуренции на рынке пассажирских авиаперевозок является существенным нарушением, при котором нельзя говорить о законности и обоснованности оспариваемого решения Управления.

В частности, в связи с непроведением анализа невозможно определить временной интервал исследования товарного рынка.

Из отзыва Управления следует, что временным интервалом для анализа рынка авиаперевозок был определён 2009 год и 1 полугодие 2010 года (т. 3, л.д. 75).

Однако из текста оспариваемого решения данное обстоятельство не усматривается. Напротив, в решении указано, что при проведении анализа состояния конкуренции установлена стопроцентная доля ЗАО АК «РусЛайн» на рынке пассажирских авиаперевозок в первом квартале 2011 года, так как единственный конкурент Общества – ООО «Авиакомпания Регион-Авиа» - перестало осуществлять пассажирские авиаперевозки в декабре 2010 года.

То есть в решении говорится о составе хозяйствующих субъектов на товарном рынке в течение всего 2010 года и в первом квартале 2011 года.

При этом ЗАО АК «РусЛайн» признано нарушившим положения частей 1 и 6 статьи 10 Закона безотносительно к какому-либо временному периоду.

В оспариваемом решении указывается, что по итогам 1 полугодия 2010 года доля ЗАО АК «РусЛайн» составляла 80 %. Однако данное обстоятельство может быть установлено при проведении анализа состояния

конкуренции на рынке пассажирских авиаперевозок, а доказательств проведения анализа не имеется.

Между тем, проведение такого этапа анализа состояния конкуренции, как определение временного интервала исследования товарного рынка, необходимо и для определения конкретного состава хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность на данном рынке (пункт 5.1 Порядка).

Управление указывает, что фактически результаты проведения анализа отражены в служебной записке от 22.10.2010 (т. 3, л.д. 5-7).

Однако данная служебная записка не является итогом проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, поскольку не содержит предусмотренных пунктом 1.3 Порядка сведений.

Служебная записка отражает выводы сотрудника Управления о размерах тарифов, размерах затрат и уровне рентабельности хозяйствующих субъектов, то есть конкретные данные, обобщённые в записке.

Результатов анализа состояния конкуренции товарного рынка в конкретный временной интервал служебная записка не содержит.

Следует отметить, что в служебной записке говорится о доле ЗАО АК «РусЛайн» на рынке пассажирских авиаперевозок в размере 65 %, тогда как в оспариваемом решении содержатся выводы о доле Общества в 80 % и 100 %.

При этом Управление не учло данные Общества о том, что 15.07.2010 между ЗАО АК «РусЛайн» и ОАО «Уральские авиалинии» заключено соглашение № 10/10-275 о предоставлении блока мест по маршруту Чебоксары – Москва – Чебоксары, то есть доля ЗАО АК «РусЛайн» соответственно уменьшилась.

Таким образом, отсутствие анализа состояния конкуренции на рынке пассажирских авиаперевозок не позволяет считать решение Управление обоснованным.

Статьей 64 Воздушного кодекса Российской Федерации предусмотрено, что плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками.

Таким образом, действующим законодательством не предусмотрено государственное регулирование цен (тарифов) и надбавок на данный вид услуг.

Поэтому в предмет доказывания правовой позиции Управления входит экономическая необоснованность цен на авиабилеты, установленных заявителем.

Из документов, представленных в материалы дела, следует, что Управлением не проведен всесторонний экономический анализ деятельности авиаперевозчика на товарном рынке.

Антимонопольный орган пришёл к выводу о значительном превышении уровня рентабельности деятельности Общества на рассматриваемом товарном рынке по сравнению с общеотраслевым уровнем рентабельности. По данным УФАС по ЧР, уровень рентабельности Общества

составляет 29,5 – 30,5 %, а общепромышленной в течение 2009 – 2011 годов не превышал 5%.

Суд считает выводы Управления необоснованными.

Антимонопольный орган взял для сравнения данные об уровне рентабельности от деятельности воздушного пассажирского авиатранспорта, подчиняющегося расписанию, опубликованные на сайте Росстата, за период с 01.01.2009 по 01.04.2011. Согласно этим данным максимальный уровень рентабельности составил 6,73 %.

Однако сравнение этих данных с уровнем рентабельности от перевозки пассажиров по конкретному маршруту одним перевозчиком является некорректным, так как на сайте Росстата опубликованы обобщённые данные авиаперевозчиков за определённые временные периоды от всей перевозочной деятельности, а не от какого-либо отдельного маршрута.

Между тем, согласно данным ЗАО АК «РусЛайн», рентабельность Общества в 2009 году составила 0,73%, а в 2010 году – 0,44 % (т. 3, л.д. 112).

Данные бухгалтерской отчётности Общества Управлением не запрашивались, и фактические показатели рентабельности не исследовались.

Более того, выводы Управления о занижении Обществом фактического уровня рентабельности сделаны на основании данных ЗАО АК «РусЛайн» о планируемых, а не фактических затратах Общества, входящих в калькуляцию затрат по рейсу.

Так, проводя расчёты обоснованной, по мнению Управления, рентабельности от перевозочной деятельности, антимонопольный орган руководствовался данными о стоимости среднего тарифа, представленными Обществом – по состоянию на 01.01.2010 – 6 952 рубля, по состоянию на 01.12.2010 – 8 522 рубля (т. 2, л.д. 15, т. 3, л.д. 117).

Между тем, такие размеры среднего тарифа основаны лишь на планируемых, а не фактических затратах Общества на перевозку пассажиров по маршруту Москва – Чебоксары – Москва.

Поэтому нет оснований говорить о реальности стоимости тарифа, представленной Обществом.

Фактические данные Управлением не исследовались.

Более того, вывод Управления о занижении в представленных Обществом расчётах уровня рентабельности парного рейса (рейс в обе стороны), изложенный в пункте 2.2.2 оспариваемого решения, ошибочен.

Так, Общество указало, что с 01.01.2010 рентабельность парного рейса составляет 4,98 %, а с 01.12.2010 – 8,83 %. Эти уровни рентабельности определены исходя из среднего тарифа в размере 6 952 рубля и 8 522 рубля соответственно.

Однако Управление посчитало, что в указанную стоимость тарифа Общество не включило размер топливного сбора – 1 300 рублей за перелёт пассажира в одну сторону.

Прибавив к стоимости тарифа за парный рейс сумму топливного сбора (2 600 рублей), антимонопольный орган посчитал, что уровень

рентабельности за парный рейс с 01.01.2010 по 30.11.2010 составлял 30,5 %, а с 01.12.2010 – 29,5 %.

Однако Общество, представляя калькуляции затрат по рейсу Москва – Чебоксары – Москва за названные периоды, указывало, что в стоимость среднего тарифа включен топливный сбор.

На это прямо указано в калькуляции затрат с 01.12.2010, а также в письме Общества от 12.05.2011 № 566 (т. 2, л.д. 15, т. 3, л.д. 86).

Управление не обосновало, на каком основании оно пришло к выводу о невключении суммы топливного сбора в размер среднего тарифа ЗАО АК «РусЛайн» в расчётах, представленных заявителем.

Следовательно, необоснован и вывод о занижении Обществом уровня рентабельности за парный рейс.

В пункте 2.2.3 решения Управление изложило позицию о необоснованном включении затрат на авиатопливо в тариф на перевозку пассажиров, обосновывая это тем, что ЗАО АК «РусЛайн» взимает с пассажиров топливный сбор в размере 1 300 рублей за перелёт в одном направлении, а топливный сбор в себестоимость тарифа не входит.

Однако по данным Общества топливный сбор включен в среднюю стоимость тарифа. Размер топливного сбора не увеличивался. Следовательно, увеличение расходов на закупку топлива в связи с повышением цен влечёт и увеличение средней стоимости перевозки пассажира, которая складывается непосредственно из тарифа и суммы сборов, в том числе топливного.

Следует отметить, что в представленных Обществом калькуляциях планируемых затрат по рейсу Москва – Чебоксары – Москва по состоянию на 01.01.2010 и 01.12.2010, именно стоимость перевозки пассажира (тариф + сборы) некорректно названа средним тарифом, размер которого составил соответственно 6 592 рубля и 8 522 рубля. На это обстоятельство указывал и представитель Общества.

Однако Управление ошибочно посчитало, что в размер тарифа топливный сбор не входит. При этом суд отмечает, что и в этом случае Управление руководствовалось не фактическими, а планируемыми данными Общества. Планируемые данные о затратах УФАС по ЧР приняло как факт и в пункте 2.2.4 оспариваемого решения, говоря о необоснованности увеличения затрат Общества.

Как указало ЗАО АК «РусЛайн» в заявлении, фактически выручка Общества от перевозки одного пассажира составила в 2009 году 4 796 рублей, в 2010 году – 5 247 рублей. При этом рост расходов в 2010 году составил 22 %.

То есть средняя стоимость одного перелёта для пассажира в 2010 году составила не 6 592 рубля или 8 522 рубля, а 5 247 рублей.

Следовательно, изложенные в решении выводы о стоимости перевозки необоснованны.

Управление пришло к выводу об установлении Обществом монопольно высокой цены путем повышения ранее установленной цены товара, тогда как расходы, необходимые для производства и реализации товара, остались

неизменными или их изменение не соответствует изменению цены товара; состав продавцов или покупателей товара остался неизменным либо изменение состава продавцов или покупателей товара является незначительным; условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, остались неизменными или их изменение несоразмерно изменению цены товара (пункт 1 части 1 статьи 6 Закона).

Между тем, из данных о стоимости тарифов Общества по состоянию в период с 19.09.2008 по 17.11.2010 и после этой даты (таблица на стр. 8 оспариваемого решения) видно, что увеличение цены произошло в отношении не всех тарифов.

Так, стоимость тарифов «Супернизкий», «Низкий» снизилась с 4 600 рублей до 1 000 рублей (1500 рублей) и с 5 000 рублей до 3 100 рублей соответственно. При этом увеличилось количество мест в самолёте, предоставляемого на эти тарифы – с 1 и 2 мест до 10 и 4 мест.

Стоимость тарифа «Средний» (класс бронирования «м») увеличилась всего на 100 рублей с 4 100 рублей до 4 200 рублей, при этом отменено ограничение по количеству мест на этот тариф.

Стоимость тарифа «Средний» (класс бронирования «к») снизилась с 4 900 рублей до 4 400 рублей.

Стоимость остальных тарифов, в основном бизнес класса и класса эконом-премиум, незначительно увеличилась.

Суд отмечает, что увеличение произошло за счёт изначально более дорогих тарифов, которые приобретает категория пассажиров, имеющая соответствующие финансовые возможности, и для которой увеличение цены на 500, 600 рублей не имеет существенного значения.

Изначально низкие тарифы снизились ещё больше, что свидетельствует об увеличении категорий граждан, у которых появляется возможность путешествовать авиатранспортом, о повышении доступности авиаперевозок.

Изложенные обстоятельства в совокупности говорят о недоказанности факта установления и поддержания монопольно высокой цены со стороны ЗАО АК «РусЛайн».

Ошибочными являются и выводы Управления о нарушении Обществом пункта 6 части 1 статьи 10 Закона.

По мнению антимонопольного органа, применяемая Обществом система установления квот продажи авиабилетов по различным тарифным кодам приводит к сегментации круга потребителей и навязыванию им условий перевозки, в которых они не заинтересованы, то есть ущемляются интересы потребителей.

Этот вывод Управление сделало на основе анализа тарифов Общества и их условий.

Согласно статье 64 Воздушного кодекса Российской Федерации оказание услуг в области гражданской авиации осуществляется на платной

основе (тарифы, сборы), если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

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.

В соответствии с пунктами 14-18 Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденных приказом Минтранса России от 25.09.2008 № 155 (зарегистрировано в Минюсте РФ 04.12.2008 №12793), каждому прямому и сквозному тарифу устанавливаются условия применения тарифа. Условия применения тарифа описываются набором категорий и их значений, которые формируются в установленном порядке.

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.

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).

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

В каждом классе обслуживания может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по уровню тарифа и/или условиям применения тарифа.

Таким образом, перевозчик самостоятельно определяет и размер тарифа, и условия его применения, и количество пассажирских мест по уровням тарифов.

В рассматриваемом случае ЗАО АК «РусЛайн» в соответствии с названными Правилами установило собственные тарифы, отличающиеся определенными условиями, такими как: число дней до даты вылета, наличие или отсутствие санкций при возврате билета, возможность продажи билета с открытой датой.

Обществом также установлены и квоты мест по каждому тарифу, что предусмотрено названными Правилами.

Следовательно, ЗАО АК «РусЛайн» не допустило нарушений действующих норм при установлении различных тарифов.

Вывод Управления о нарушении прав пассажиров установлением квот по разным тарифам необоснован.

Сами тарифы, равно как их условия их применения, являются открытой информацией, имеющейся на сайте ЗАО АК «РусЛайн». Каждый пассажир может заранее ознакомиться с условиями тарифов, с ценами на конкретный рейс на определённую дату, зайдя в раздел сайта «Онлайн-заказ билета» (<http://ticket.rusline.aero/ru/>).

То есть потребитель может запланировать вылет в зависимости от своих финансовых возможностей, от даты вылета или иных обстоятельств.

Пункт 6 части 1 статьи 10 Закона запрещает установление экономически, технологически и иным образом не обоснованное различных цен (тарифов) на один и тот же товар, если иное не установлено федеральным законом.

В данном случае установление разных тарифов обоснованно и сделано в соответствии с положениями федерального закона – Воздушного кодекса Российской Федерации и принятых во исполнение статьи 64 Кодекса Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации.

Специальное предложение для жителей Республики Марий Эл (тариф 2 000 рублей) не может расцениваться как нарушение пункта 6 части 1 статьи 10 Закона, так как установление более низкой цены авиабилета обусловлено отсутствием прямого воздушного сообщения между данным субъектом Российской Федерации и г. Москва (ЗАО АК «РусЛайн» прямых авиаперевозок не осуществляет), необходимостью привлечения клиентов из соседнего региона. При этом Управление не учло, что жителям Республики Марий Эл необходимо нести дополнительные временные и финансовые затраты, чтобы добраться в аэропорт отправления, который находится в г. Чебоксары.

Кроме того, установление специального тарифа имело место в период с 08.11.2010 по 08.12.2010, то есть в течение одного календарного месяца, и, как указал представитель Общества, себя не оправдало.

В соответствии с частью 1 статьи 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации арбитражный суд оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств.

Оценив представленные доказательства, доводы сторон, суд пришёл к выводу, что нарушение Обществом пунктов 1 и 6 части 1 статьи 10 Закона Управление не доказано.

Таким образом, решение УФАС по ЧР от 09.06.2010 по делу № 176-АМЗ-2010 подлежит признанию недействительным.

Поскольку предписание от 09.06.2010 выдано на основании и во исполнение решения Управления, данное предписание также недействительно.

Расходы по государственной пошлине относятся на Управление в соответствии со статьёй 110 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

Руководствуясь статьями 110, 119, 167 – 170, 200, 201 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, арбитражный суд

Р Е Ш И Л:

заявление закрытого акционерного общества Авиакомпания «РусЛайн» удовлетворить.

Решение и предписание Управления Федеральной антимонопольной службы по Чувашской Республике – Чувашии от 09.06.2011 по делу № 176-АМЗ-2010 признать недействительными.

Взыскать с Управления Федеральной антимонопольной службы по Чувашской Республике – Чувашии (ОГРН 1022101286657, ИНН 2128017971) в пользу закрытого акционерного общества Авиакомпания «РусЛайн» (ОГРН 1027739314162, ИНН 7713141247) 2 000 рублей (две тысячи руб. 00 коп.) в возмещение расходов по уплате государственной пошлины.

Решение может быть обжаловано в Первый арбитражный апелляционный суд, г. Владимир, в течение месяца с момента его принятия.

Решение арбитражного суда первой инстанции может быть обжаловано в кассационном порядке в Федеральный арбитражный суд Волго-Вятского округа, г. Нижний Новгород, при условии, что оно было предметом рассмотрения Первого арбитражного апелляционного суда или Первый арбитражный апелляционный суд отказал в восстановлении пропущенного срока подачи апелляционной жалобы.

Кассационная жалоба может быть подана в срок, не превышающий двух месяцев со дня вступления в законную силу обжалуемых решения, постановления арбитражного суда.

Жалобы подаются через Арбитражный суд Чувашской Республики – Чувашии.

Судья

О.И. Бойко