



Шестой арбитражный апелляционный суд

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

№ 06АП-4851/2011

10 ноября 2011 года

г. Хабаровск

Резолютивная часть постановления объявлена 03 ноября 2011 года.

Полный текст постановления изготовлен 10 ноября 2011 года.

Шестой арбитражный апелляционный суд в составе:

председательствующего Харьковской Е. Г.

судей Швец Е.А., Сапрыкиной Е.И.

при ведении протокола судебного заседания секретарем судебного заседания Стрекаловской О. О.

при участии в заседании:

от открытого акционерного общества «Владивосток Авиа»: Смоляная О.А. представитель по доверенности;

от Управления Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю: Кочуев А.В. представитель по доверенности;

рассмотрев в судебном заседании апелляционную жалобу открытого акционерного общества "Владивосток Авиа"

на решение от 01.09.2011

по делу № А73-4951/2011

Арбитражного суда Хабаровского края

принятое судьей С.Д.Манник

по иску открытого акционерного общества "Владивосток Авиа"

к Управлению Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю

о признании незаконным и отмене решения от 15.03.2011 № 5, предписания от 15.03.2011 № 2

УСТАНОВИЛ:

Открытое акционерное общество «Владивосток Авиа» (692760, Приморский край, г. Артем, ул. Портовая, д. 41; ОГРН 1022500528203) (далее - авиакомпания) обратилось в Арбитражный суд Хабаровского края с заявлением к Управлению Федеральной антимонопольной службы по Хабаровскому краю (680000, г. Хабаровск, ул. Запарина, 67; ОГРН 1022700921022) (далее - антимонопольный орган) с уточнением требований в порядке статьи 49 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее - АПК РФ), о признании недействительными решения № 5 от 15.03.2011 и предписания № 2 от 15.03.2011 по антимонопольному делу № 3-1/26.

Решением суда от 01.09.2011 в удовлетворении заявленных требований отказано.

Не согласившись с принятым по делу судебным актом, авиакомпания обратилась в Шестой арбитражный апелляционный суд с жалобой, в которой просит отменить решение суда первой инстанции и принять новый судебный акт, полагая, что выводы не соответствуют обстоятельствам дела, неправильно применены нормы материального права.

В судебном заседании представитель авиакомпании поддержал доводы апелляционной жалобы. Представитель антимонопольного органа просил на основании доводов, изложенных в отзыве, решение оставить без изменения, апелляционную жалобу - без удовлетворения.

Изучив материалы дела, заслушав представителей лиц, участвующих в деле, проверив обоснованность доводов апелляционной жалобы и отзыва, Шестой арбитражный апелляционный суд не находит оснований для отмены решения суда первой инстанции и удовлетворения апелляционной жалобы.

Как видно из материалов дела основным видом деятельности авиакомпании является выполнение авиаперевозок пассажиров, багажа, почты,

грузов на внутренних и международных линиях, в том числе по маршрутам Хабаровск-Москва-Хабаровск и Хабаровск-Ниигата (Япония)-Хабаровск.

В ходе проверки на основании представленных документов и информации антимонопольный орган установил, что в течение 2010 года авиакомпания применяла топливную надбавку YR при осуществлении перевозки пассажиров по маршрутам Хабаровск-Ниигата-Хабаровск и Хабаровск-Москва-Хабаровск, в то время как в пассажирский тариф уже были в полном объеме включены расходы на авиатопливо по ценам, действующим в аэропортах вылета на дату расчета стоимости рейса. Кроме того, информация о цене авиатоплива в аэропортах Хабаровска и Москвы (Внуково), имеющаяся в распоряжении антимонопольного органа, свидетельствует о том, что большую часть 2010 года цена на авиатопливо практически не изменялась, однако топливная надбавка все равно применялась, вследствие чего интересы авиапассажиров были ущемлены.

Также антимонопольный орган учел, что ОАО «Владивосток Авиа» в 2010 году занимало доминирующее положение на рынке услуг по перевозке пассажиров по маршруту Хабаровск-Ниигата-Хабаровск с долей 100%, а также совместно с двумя другими авиаперевозчиками доминировало на рынке услуг по перевозке пассажиров по маршруту Хабаровск-Москва-Хабаровск.

Кроме того, антимонопольный орган исходил из того, что в действующих в настоящее время нормативных правовых актах и иных документах, регламентирующих использование воздушного пространства Российской Федерации, в том числе осуществление регулярных пассажирских авиаперевозок, не предусмотрено обязательное введение какой-либо топливной надбавки, взимаемой дополнительно сверх пассажирских тарифов, в которые уже включен топливный сбор, но в то же время, являющейся составной частью провозной платы за перевозку авиапассажиров.

По итогам рассмотрения дела комиссия антимонопольного органа приняла решение от 15.03.2011 № 5 и предписание от 15.03.2011 № 2, в соответствии с которыми признала ОАО «Владивосток Авиа» нарушившим часть 1 статьи 10

Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции) в части совершения действий по применению в 2010 году топливной надбавки (сбора YR) при перевозке пассажиров регулярными рейсами из Хабаровска в Москву, из Москвы в Хабаровск, а также из Хабаровска в Ниигату и потребовала от общества прекратить нарушения антимонопольного закона и в дальнейшем не допускать действий по применению топливной надбавки сбора (сбора YR) при условии включения в расчет стоимости рейса расходов на авиатопливо в полном объеме и при отсутствии взаимосвязи между размером топливной надбавки (сбора YR) и динамикой изменения цены на авиатопливо в аэропортах Хабаровска и Москвы (Внуково).

Суд первой инстанции признал выводы антимонопольного органа обоснованными и правомерными.

Авиакомпания считает, что в 2010 году не занимало доминирующее положение на рынке услуг по перевозке пассажиров по маршруту Хабаровск-Москва-Хабаровск. Не доказано включение в пассажирские тарифы всей стоимости авиаГСМ на перевозки пассажиров. Превышение плановых расходов фактическими позволяло взимать топливный сбор с пассажиров. Не рассмотрен вопрос о соответствии тарифа и сбора монопольно высокой цене. Не учтены выводы по аналогичной ситуации УФАС по Приморскому краю. Действия авиакомпании не ущемляли интересы пассажиров. Размер топливного сбора по маршруту Хабаровск-Ниигата правомерно рассчитывался на основании документов Японии.

На основании имеющихся в деле доказательств суд апелляционной инстанции отклоняет доводы авиакомпании по следующим основаниям.

На основании заявления Зайченко С.П. на действия ОАО «Владивосток Авиа» по увеличению размера топливного сбора антимонопольным органом проведен анализ и оценка конкурентной среды на рынке услуг пассажирских авиаперевозок по маршруту Хабаровск-Москва-Хабаровск в 2009-2010 годах, по результатам которой установлено, что на этом маршруте лидирующие

позиции занимали три авиакомпании, одна из которых ОАО «Владивосток Авиа». Совокупная доля трех авиаперевозчиков в I полугодии 2010 года составила свыше 97 %, во II полугодии 2010 года – 100%. Доли каждого из них больше долей других авиаперевозчиков на данном направлении и более 8 %. В целом за год относительные размеры долей этих компаний были подвержены малозначительным изменениям. Реализуемая услуга не может быть заменена другой. На основании пункта 3 статьи 5 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о конкуренции) положение ОАО «Владивосток Авиа» признано доминирующим в 2010 году. При этом при анализе исследования выбранный антимонопольным органом временной период один год соответствует пункту 2 части 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции.

Федеральная антимонопольная служба решением от 19.07.2011 (т. 6 л.д. 1) признала действия антимонопольного органа в отношении ОАО «Владивосток Авиа» соответствующими регламенту по исполнению государственной функции по возбуждению и рассмотрению дел о нарушениях антимонопольного законодательства, утвержденному приказом ФАС России от 25.12.2007 № 447.

Согласно статье 39 Закона о конкуренции дело о нарушении антимонопольного законодательства может рассматриваться антимонопольным органом по месту совершения нарушения либо по месту нахождения или месту жительства лица, в отношении которого подаются заявление или материалы.

По запросам антимонопольного органа авиакомпания представила документы и информацию по формированию цен на перевозку, расчеты стоимости рейсов. Пояснила, что на основании произведенных расчетов стоимости перевозки одного пассажира с разным уровнем рентабельности с учетом себестоимости рейса, объемом планируемых продаж на конкретном направлении, устанавливались пассажирские тарифы. В судебном заседании представитель компании подтвердил, что сведения по каждому тарифу рейса в антимонопольный орган не передавались, ввиду большого объема

необходимых расчетов. Таким образом, основой для формирования сетки пассажирских тарифов являлись данные расчета стоимости рейса.

Согласно статье 64 Воздушного кодекса Российской Федерации правила формирования и применения тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации (часть 1), плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками (часть 3).

Согласно пункту 30 Общих правил Воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, утвержденных Приказом Министерством транспорта Российской Федерации от 28.06.2007 № 82 (далее - Общие правила воздушных перевозок), провозная плата определяется на основе установленной перевозчиком денежной суммы за перевозку пассажира и/или багажа между двумя пунктами маршрута перевозки или комбинаций тарифов от аэропорта, из которого начинается перевозка пассажира, багажа, согласно договору воздушной перевозки пассажира, до аэропорта назначения, а также сборов, предусмотренных Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.09.2008 № 155 (далее - Правила формирования и применения тарифов).

Пунктом 7 Правил формирования и применения тарифов предусмотрено, что в пассажирский тариф включаются расходы, связанные с обеспечением и выполнением перевозки пассажира и его багажа. В тоже время в соответствии с пунктом 9 в пассажирский тариф могут не включаться стоимость авиационных горюче-смазочных материалов (далее - топливный сбор). Законодательством не предусмотрено одновременное включение расходов по авиаГСМ в тариф и взимание топливного сбора при продаже билета, а также установления авиаперевозчиками каких-либо иных дополнительных топливных надбавок,

сборов для компенсации убытков.

Проверкой установлено включение в расчет стоимости рейса расходов на авиаГСМ в полном объеме по ценам, действующим в аэропортах вылета на дату составления этих расчетов. Одновременно взимался с пассажира топливный сбор. Это подтверждается и письмами авиакомпании от 30.04.2009 № 984, от 23.06.2010 № 1739, от 01.09.2010 № 2409. Авиакомпанией в себестоимость перевозки включались авиаГСМ и одновременно устанавливался топливный сбор, и этим авиакомпания предполагала компенсировать в дальнейшем увеличение стоимости авиаГСМ. В тоже время, топливный сбор увеличивался независимо от изменения цены авиатоплива.

Ссылка на выводы Приморского УФАС России не принимается, так как им рассматривалось установление пассажирских тарифов на определенных маршрутах, а не обоснованность применения топливного сбора на маршрутах Хабаровск-Ниигата и Хабаровск-Москва-Хабаровск.

Отклоняется довод авиакомпании о применении на маршруте Хабаровск-Ниигата топливного сбора по разрешению правительства Японии. Согласно представленных документов размер топливного сбора зависит от отношения средней цены авиатоплива на Сингапурской бирже. При этом цена авиатоплива в аэропортах России не учитывалась. Ошибочно мнение об одобрении установленных сборов Минтрансом России, так как Центр расписания и тарифов лишь регистрирует и публикует предоставленную ему информацию авиакомпаниями, без проверки их обоснованности.

Действительно, в соответствии со статьей 3 Воздушного кодекса Российской Федерации, если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Кодексом, применяются правила международного договора. Однако Соглашение о воздушном сообщении от 21.01.1966, заключенное между Правительствами СССР и Японии не ратифицировано Российской Федерацией. Кроме того, в статье 11 Соглашения, на которую ссылается авиакомпания, указывается о согласовании тарифов. Но авиакомпания расширительно толкует

положение статьи как «тарифы и сборы». Порядок ввода топливной надбавки регламентируется российским законодательством, указанным выше, которое авиакомпания обязано соблюдать.

При таких обстоятельствах решение № 5 и предписание № 2 от 15.03.2011 антимонопольного органа являются законными и обоснованными.

Проверив законность и обоснованность оспариваемого решения суда, апелляционная инстанция не установила оснований для отмены или изменения судебного акта, предусмотренных статьей 270 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

Руководствуясь статьями 258, 268-271 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Шестой арбитражный апелляционный суд

ПОСТАНОВИЛ:

решение Арбитражного суда Хабаровского края от 01.09.2011 по делу №А73-4951/2011 оставить без изменения, апелляционную жалобу – без удовлетворения.

Постановление вступает в законную силу со дня его принятия и может быть обжаловано в арбитражный суд кассационной инстанции в установленном законом порядке.

Председательствующий
Судьи

Е.Г. Харьковская
Е.А. Швец
Е.И. Сапрыкина