

ОСОБЕННОСТИ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ ДЕТЕЙ: СКИДКА ИЛИ ЛЬГОТА

1. В настоящее время авиакомпании фактически применяют пониженные тарифы на авиаперевозку детей от 0 до 2-х лет и от 2 до 12 лет. Фактическая скидка к цене для указанных категорий пассажиров составляет от 50 до 100 процентов от стоимости базового тарифа экономического класса.

Нахождение надлежащего, с юридической точки зрения, и при этом экономически обоснованного источника компенсации возникающих затрат авиаперевозчиков является актуальной юридико-финансовой задачей отрасли.

2. Вектор решения поставленной задачи, как видится, следует искать в анализе правовой природы (юридической квалификации) вышеописанных фактически сложившихся правоотношений по поводу предоставления авиаперевозчиками отдельным категориям пассажиров услуг авиаперевозки по пониженной стоимости.

Однозначных подходов к пониманию правовой природы указанных правоотношений в настоящее время правоприменителем не выработано. С одной стороны, предоставление пониженного тарифа при перевозке детей может быть квалифицировано как осуществление государством (законодателем) своей социальной функции посредством установления для отдельных (социально незащищенных) категорий граждан льготной цены услуги, с другой, снижение стоимости авиаперевозки может быть вызвано собственными (внутренними) решениями перевозчиками, носящими, например, маркетинговый характер и представляющими собой элементы конкурентной борьбы.

3. Увеличение себестоимости авиаперевозки (размера базового тарифа экономического класса), как экономический источник компенсации убытка.

Безусловно, себестоимость, как экономическая категория, является источником компенсации (возмещения) абсолютно всех затрат хозяйствующего субъекта (предприятия) и является фундаментальным финансово-экономическим показателем, отражающим эффективность бизнеса.

В рассматриваемом случае, тем не менее, перенесение возникающих в связи с авиаперевозкой детей расходов в структуру себестоимости, повлечет фактическое

и экономическое возложение бремени таких перевозок на плечи обычных потребителей.

Указанный «сдвиг» источника финансирования возникающих расходов, представляет собой известный механизм перекрестного субсидирования, как перераспределения ценовой нагрузки с одной категории потребителей на другую. Известны примеры широко применения перекрестного субсидирования в энергетике.

По нашему мнению, практика применения института перекрестного субсидирования является ущербной, поскольку предполагает применение суррогатных, полурыночных экономических инструментов и не соответствует общеправовым и общеэкономическим подходам и моделям регулирования, а потому не может применяться для случаев компенсации убытка.

4. Перераспределение национального дохода, аккумулируемого в бюджетной системе Российской Федерации, как надлежащий источник компенсации убытка, возникающего в связи с предоставлением услуг (товаров, работ) по льготным (пониженным) ценам.

Указанный вывод соответствует общеправовому принципу возмездности (компенсационности).

Действительно, бремя компенсации расходов, связанных с социальной поддержкой отдельных категорий граждан, не может быть возложено на отдельный хозяйствующий субъект.

Видится, что размер возникающих убытков является юридически определенным и возможным ко взысканию с учетом особенностей законодательства и подходов, выработанных арбитражными судами с учетом правовых позиций Президиума Высшего арбитражного суда РФ, изложенных в постановлении от 22.06.2006г. № 23 «О некоторых вопросах применения арбитражными судами норм бюджетного кодекса РФ».

Виталий Бадмаев

юрист, Партнер

Юридической фирмы ООО «Финансы и Право»