



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ
ПІВДЕННЕ МІЖОБЛАСНЕ ТЕРИТОРІАЛЬНЕ ВІДДІЛЕННЯ

РІШЕННЯ
АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ

від 25.06.2024р.

м. Одеса

№ 65/50-р/к

Справа № 78-01/2023

Про порушення законодавства
про захист економічної конкуренції
та накладення штрафу

Приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») в особі Херсонської філії (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») відповідно до частини 1 статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» займало монопольне становище на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Херсонської філії у період з 01.02.2018 по 30.06.2020, оскільки не мало на цьому ринку жодного конкурента, тобто з часткою 100%.

Дії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») в особі Херсонської філії (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено»), що полягають у встановленні у період з 01.04.2019 по 30.06.2020 економічно необґрунтованої вартості послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км, визнано порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 2 статті 50 та пунктом 1 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Херсонської філії шляхом встановлення таких цін реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

Дії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») в особі Херсонської філії (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено»), що полягають у застосуванні у період з 01.02.2018 по 31.03.2019 різних цін (тарифів) на послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км, визнано порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 2 статті 50 та пунктом 2 частини 2 статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де

розташовані під'їзні залізничні колії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Херсонської філії шляхом застосування різних цін до рівнозначних угод без об'єктивно виправданих на те причин.

За вчинення порушення законодавства про захист економічної конкуренції на приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») в особі Херсонської філії (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») накладено штраф на загальну суму 15 000 (п'ятнадцять тисяч) грн.

Адміністративна колегія Південного міжобласного територіального відділення Антимонопольного комітету України, розглянувши матеріали справи № 78-01/2023 про порушення приватним акціонерним товариством «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») в особі Херсонської філії (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») законодавства про захист економічної конкуренції, передбачені пунктом 2 статті 50 та частинами першою та другою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», та подання з попередніми висновками у справі № 78-01/2023 першого відділу досліджень і розслідувань Південного міжобласного територіального відділення Антимонопольного комітету України від 27.02.2024 № 65-03/32п,

ВСТАНОВИЛА:

1. ВІДПОВІДАЧ

1. Відповідачем у справі є Приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (далі - ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ») в особі Херсонської філії.
2. Згідно з даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань щодо ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»: ідентифікаційний код юридичної особи - «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження - «Інформація, доступ до якої обмежено», основний вид діяльності за кодом КВЕД «Інформація, доступ до якої обмежено».
3. ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» діє на підставі статуту, нова редакція якого затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від «Інформація, доступ до якої обмежено». Згідно зі статутом, ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» є юридичною особою (господарським товариством) за законодавством України. Відповідно до Указу Президента України від 03.12.2010 № 1085 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» засновником товариства є держава в особі Міністерства інфраструктури України. Метою діяльності товариства є отримання прибутку за рахунок ринкової діяльності і забезпечення на цій основі соціально-економічних потреб суспільства та зростання добробуту працівників товариства та його акціонерів. Предметом діяльності товариства є вантажний залізничний транспорт, транспортне оброблення вантажів, допоміжне обслуговування наземного транспорту, інша допоміжна діяльність у сфері транспорту тощо.
4. Як зазначено у пояснювальних записках до фінансових планів на 2018, 2019 та 2020 роки ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» здійснює взаємозв'язок вантажовласників із магістральним залізничним транспортом загального користування та забезпечує перевезення вантажів від залізничних станцій примикання до фронтів вивантаження і навантаження вантажів та у зворотному напрямку.

ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» у період 2018-2020 років надавало транспортні послуги з перевезення вантажів від залізничних станцій примикання до фронтів вивантаження і навантаження, з маневрової роботи, з навантажувально-розвантажувальних робіт та інші послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом.

У складі товариства знаходиться «Інформація, доступ до якої обмежено» філії. Філії товариства розташовані і здійснюють у повному обсязі свою фінансово-господарську діяльність у «Інформація, доступ до якої обмежено», співпрацюють із усіма залізницями Укрзалізниці і мають примикання до 49 станцій залізничного транспорту загального користування.

5. Відповідно до Положення про Херсонську філію ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від «Інформація, доступ до якої обмежено», Філія (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») створена згідно з вимогами чинного законодавства України на підставі наказу Міністерства транспорту України від 25.01.2001 № 35 та є відокремленим підрозділом товариства.

У своїй діяльності Філія керується законодавством України, положенням про Філію, статутом товариства та його внутрішніми нормативними актами.

Філія є учасником єдиного комплексу транспортного обслуговування промислових підприємств і організацій незалежно від їх форми власності.

Метою діяльності Філії є отримання прибутку за рахунок виробничої, підприємницько-комерційної та інших видів діяльності і забезпечення на цій основі соціально-економічних потреб суспільства та зростання добробуту працівників товариства та його акціонерів.

Філія не має статусу юридичної особи і здійснює від імені товариства його господарську та іншу діяльність, а також функції представництва в межах повноважень, закріплених положенням.

Філія має окремий баланс, який є частиною зведеного балансу товариства.

Філія підконтрольна товариству, рішення якого є для неї обов'язковими.

Філія в межах своєї компетенції має право, зокрема:

- планувати свою діяльність з метою виконання завдань товариства;
- за дорученням та в межах, визначених товариством, укладати договори і забезпечувати їх виконання;
- формувати кошторис витрат в залежності від результатів фінансово-господарської діяльності та погоджувати його з товариством;
- формувати та затверджувати у встановленому порядку тарифи, ціни на товари, роботи та послуги, що надаються Філією.

6. Таким чином, в розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі його Херсонської філії є суб'єктом господарювання і до нього можливе застосування приписів Закону України «Про захист економічної конкуренції».

2. ЗАЯВНИК

7. Заявником є приватне акціонерне товариство «Дніпровський термінал» (далі – ПрАТ «Дніпровський термінал», підприємство, Заявник).
8. Згідно з даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань щодо ПрАТ «Дніпровський термінал»: місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено», ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено».
9. Згідно з інформацією, викладеною в заяві від 24.03.2020 вх.№ 71-01/14АМ, ПрАТ «Дніпровський термінал» є власником земельної ділянки за адресою «Інформація, доступ до якої обмежено» (кадастровий № «Інформація, доступ до якої обмежено») та розташованої на ній залізничної під'їзної колії, що примикає до колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, без використання якої є неможливим подавання та збирання вагонів на колію ПрАТ «Дніпровський термінал» зі станції Херсон Регіональної Філії «Одеська залізниця».
10. Для збільшення обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом, власниками ПрАТ

«Дніпровський термінал» було прий рішення про суттєву реконструкцію колійного господарства терміналу у 2017 році із залученням значних кредитних коштів (інвестицій) від АТ «Європейський промисловий Банк». В січні 2018 року реконструкція була завершена.

11. За результатами комісійної перевірки фахівцями виробничого підрозділу «Херсонської дирекції залізничних перевезень» регіональної філії «Одеська залізниця», ПрАТ «Дніпровський термінал» та ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії 26.01.2018 було складено акт, затверджений головним інженером – першим заступником директора регіональної філії Одеська залізниця, щодо відповідності вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, інженерного забезпечення під'їзної колії ПрАТ «Дніпровський термінал», що примикає до під'їзної колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, яка у свою чергу примикає до колій станції Херсон Регіональної Філії «Одеська залізниця».
12. Відповідно до Технічного паспорту залізничної під'їзної колії ПрАТ «Дніпровський термінал», складеного *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.

3. ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

13. Південним міжобласним територіальним відділенням Антимонопольного комітету України (далі – Відділення) на виконання доручення Антимонопольного комітету України від 10.07.2020 № 13-02/641 (вх. № 65-01/815К від 14.07.2020) в межах компетенції розглядалася заява ПрАТ «Дніпровський термінал» щодо можливого порушення законодавства про захист економічної конкуренції в діях ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії у вигляді встановлення таких цін на послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
14. В своїй заяві ПрАТ «Дніпровський термінал» скаржилося на зловживання монополієм (домінуючим) становищем ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії у вигляді встановлення необґрунтовано завищених цін на послуги з перевезення вантажів.
15. В ході розгляду вказаної заяви Відділенням проведено дослідження щодо наявності/відсутності ознак порушення законодавства про захист економічної конкуренції з боку ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії при наданні послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом.
16. З метою з'ясування обставин, викладених у вищевказаній заяві, були надіслані вимоги про надання інформації та копій документів, а саме:
 - на адресу ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», від 25.03.2020 № 71-002/493, від 26.03.2020 № 71-02/496, від 30.07.2020 № 65-02/1687, від 03.11.2020 № 65-02/2957, від 10.12.2020 № 65-02/3459, від 02.09.2021 № 65-02/2884, від 16.02.2021 № 65-02/591;
 - на адресу Регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» від 25.03.2020 № 71-02/492.
17. Відділенням була отримана відповідна інформація, а саме:
 - від ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» листами від 08.04.2020 № 281 (вх.№ 71-01/297 від 08.04.2020), від 07.04.2020 № 1549 (вх.№ 71-01/298 від 09.04.2020), від 27.04.2020 № 378 (вх.№ 71-01/353 від 27.04.2020), від 12.08.2020 № 3726 (вх.№ 65-01/1575 від 21.08.2020), від 18.11.2020 № 5288 (вх.№ 65-01/2595 від 23.11.2020), від 28.12.2020 № 5801 (вх.№ 65-01/2872 від 24.12.2020), від 05.03.2021 № 862 (вх. № 65-01/656 від 10.03.2021), від 18.08.2021 № 3488 (вх.№ 65-01/2154 від 20.08.2021);
 - від Регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Українська залізниця» листом від 10.04.2020 № М-05/59 (вх. № 71-01/305 від 10.04.2020).
18. Листом від 29.11.2023 № 65-02/2616 на адресу ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» направлено копію розпорядження від 28.11.2023 № 65/82-рп/к про початок розгляду справи № 78-01/2023.
19. Відповідно до повідомлення про вручення поштового відправлення № 0690024114526 лист від 29.11.2023 № 65-02/2616 було отримано ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» 04.12.2023.

20. Листом від 29.11.2023 № 65-02/2617 заявника повідомлено про початок розгляду справи № 78-01/2023.
21. Листом від 06.12.2023 № 65-02/2666 на адресу ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» направлено копію розпорядження від 05.12.2023 № 65/83-рп/к про виправлення описки.
22. Відповідно до повідомлення про вручення поштового відправлення № 0690025005011 лист від 06.12.2023 № 65-02/2666 було отримано ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» 11.12.2023.
23. Листом від 27.02.2024 № 65-02/537 на адресу ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» було направлено копію подання з попередніми висновками від 27.02.2024 № 65/03/32п у справі № 78-01/2023.
24. Відповідно до повідомлення про вручення поштового відправлення № 0690037508094 лист від 27.02.2024 № 65-02/537 було отримано ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» 02.03.2024.
25. Листом від 14.05.2024 № 65-02/1169е направлено копію подання з попередніми висновками від 27.02.2024 № 65/03/32п у справі № 78-01/2023 Заявнику та запропоновано надати до Відділення інформацію щодо наявності зауважень до вказаного подання. Вказаний лист 05.06.2024 повернуто до Відділення у зв'язку з закінченням строку зберігання.
26. 11.06.2024 інформацію щодо попередніх висновків від 27.02.2024 № 65/03/32п у справі № 78-01/2023 було розміщено на офіційному сайті Антимонопольного комітету України <https://amcu.gov.ua> (субсайт Відділення <https://southmtv.amcu.gov.ua>).
27. Листом від 14.03.2024 № 01-19/506/24 (вх.№ 65-01/737 від 18.03.2024) ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» надало зауваження на подання з попередніми висновками від 27.02.2024 № 65/03/32п у справі № 78-01/2023.
28. Станом на дату прийняття рішення по справі Заявник не надав заперечень та зауважень до подання з попередніми висновками від 27.02.2024 № 65/03/32п у справі № 78-01/2023.
29. Листом від 21.03.2024 № 65-02/861 на адресу ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» було направлено вимогу про надання інформації щодо загального обсягу наданих послуг з перевезення вантажів ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії за 2023 рік та розміру доходу (виручки) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) та листом від 28.03.2024 № 01-19/606/24 (вх. № 65-01/962 від 02.04.2024) отримано відповідь на вимогу.
30. Листом від 26.03.2024 № 65-02/718е на адресу Головного управління Державної податкової служби у Херсонській області, Автономній республіки Крим та м. Севастополі направлено лист про надання інформації щодо розміру доходу (виручки) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії за 2023 рік та листом від 29.03.2024 № 732/5/21-22-04-05 (вх. № 65-01/1053 від 09.04.2024) отримано відповідь.
31. Листом від 04.04.2024 № 65-02/810е на адресу Центрального міжрегіонального управління Державної податкової служби по роботі з великими платниками податків направлено лист про надання інформації щодо розміру доходу (виручки) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії за 2023 рік та листом від 09.04.2024 № 933/5/31-00-04-02-05 (вх. № 65-01/1116 від 16.04.2024) отримано відповідь.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

32. При наданні послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» має дотримуватись приписів Закону України «Про залізничний транспорт», Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457 (зі змінами), збірника «Правил перевезення вантажів залізничним транспортом», Правил обслуговування під'їзних залізничних колій, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644, Правил технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, затвердженого наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 01.10.2009 № 1014, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України та ін.
33. Згідно із Законом України «Про залізничний транспорт» промисловий залізничний транспорт - транспортно-технологічний комплекс, який забезпечує системне переміщення вантажів у процесі виробництва (між виробництвами, виробничими циклами, окремими

операціями або підприємствами в цілому) та взаємодію із залізничним транспортом загального користування і не належить до нього (стаття 1 Закону України «Про залізничний транспорт»).

34. Економічні відносини АТ «Укрзалізниця» та його залежних господарських товариств, порядок взаємодії між ними, включаючи розподіл доходів (прибутку) від перевезень, розрахунки за послуги та роботи, інші розрахунки, пов'язані з централізованим постачанням товарно-матеріальних цінностей, незбереженням вантажу, пошкодженням об'єктів залізничного транспорту загального користування, ремонтом рухомого складу, виготовленням запасних частин, здійснюються з урахуванням єдиної технології роботи в порядку, що визначається АТ «Укрзалізниця» (стаття 10 Закону України «Про залізничний транспорт»).
35. Відносини підприємств залізничного транспорту з власниками залізничних під'їзних колій, порядок і умови експлуатації цих колій, обігу рухомого складу, що не належить до залізничного транспорту загального користування, визначаються Статутом залізниць України та укладеними на його основі договорами.
36. Власники залізничних під'їзних колій, споруд та устаткування, вантажно-розвантажувальних комплексів, які не належать до залізничного транспорту загального користування за своїми пропускними і вантажопереробними можливостями, повинні забезпечувати необхідні обсяги перевезень, навантаження і розвантаження транспортних засобів, їх зберігання та ефективне використання.
37. Власники залізничних під'їзних колій здійснюють їх утримання на рівні, що забезпечує безпеку виконання робіт, ефективне використання рухомого складу, збереження вагонного парку та вантажу, який перевозиться.
38. Розвиток існуючих і будівництво нових станцій залізниць у зв'язку з будівництвом або реконструкцією під'їзних колій проводяться власниками цих колій за свій рахунок (стаття 21 Закону України «Про залізничний транспорт»).
39. Також статтею 1 вказаного закону визначено, що під'їзні колії - залізничні колії, які призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій та установ у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.
40. Крім того, пунктом 64 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457 (зі змінами) (далі – Статут Залізниць) та Правилами технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, затвердженого наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 01.10.2009 № 1014 (далі - ПТЕ МПЗТ) визначається, що під'їзні колії - колії, що призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій, установ (заводів, фабрик, шахт, кар'єрів, лісоторфорозробок, електричних станцій, тягових підстанцій тощо), зв'язані із загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією і належать залізниці чи підприємству, організації, установі.
Під'їзні колії призначено для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.
41. Відповідно до ПТЕ МПЗТ станція примикання - станція загальної мережі залізниць України, до якої примикають одна або декілька під'їзних колій підприємств, організацій та установ і якій присвоєно код на підставі єдиної системи кодування роздільних пунктів залізниць України (пункт 4 статті 1 ПТЕ МПЗТ).
42. Статутом залізниць передбачено, що примикання залізничних під'їзних колій до загальної мережі залізниць дозволяється Укрзалізницею або за її дорученням начальником залізниці.
43. Будівництво і реконструкція залізничних під'їзних колій, а також пристроїв, призначених для навантаження, вивантаження і очищення вагонів, здійснюється за проектами, погодженими з Укрзалізницею або за її дорученням з начальником залізниці.
44. Конструкція та стан колійних пристроїв і технічних споруд залізничних під'їзних колій повинні забезпечувати пропуск великовагових вагонів, а у разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивами залізниць - пропуск локомотивів, наданих для цього залізницею (пункт 65 Статуту залізниць).

45. На кожну залізничну під'їзну колію складається масштабний план з нанесенням на нього розташування вантажних фронтів і механізмів, а також технічний паспорт, поздовжній профіль і креслення споруд (пункт 67 Статуту залізниць).
46. Взаємовідносини залізниці з підприємством, порядок і умови експлуатації залізничних під'їзних колій, визначаються договором.
 Подача і забирання вагонів, а також маневрова робота на залізничних коліях, що належать підприємствам, здійснюються їх локомотивами.
 Якщо підприємство не має свого локомотива, подача і забирання вагонів та маневрова робота провадяться локомотивом залізниці за плату згідно з тарифом.
 Порядок подачі і забирання вагонів і контейнерів на залізничній під'їзній колії встановлюється договором на експлуатацію залізничної колії (договором на подачу та забирання вагонів).
 Експлуатація залізничних під'їзних колій, які мають свої локомотиви, повинна здійснюватися на основі єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії і станції примикання (пункт 71 Статуту залізниць).
47. Порядок обслуговування контрагентів - підприємств, що мають у межах залізничної під'їзної колії іншого підприємства свої склади або залізничні колії, які до неї примикають, встановлюється договорами, що укладаються без участі залізниці, безпосередньо між контрагентами і підприємством, якому належить залізнична під'їзна колія. Відповідальність перед залізницею за користування вагонами контрагентом, збереження вантажів та вагонів несе підприємство, якому належить залізнична під'їзна колія.
 У разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивом залізниці між залізницею і контрагентом укладається договір на подачу і забирання вагонів. Усі розрахунки за обслуговування здійснюються безпосередньо між ними.
 Розрахунки, пов'язані з амортизацією залізничних під'їзних колій, за участь контрагента у ремонті та утриманні колії у всіх випадках здійснюються безпосередньо між підприємством і його контрагентом (пункт 73 Статуту залізниць).
48. Договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії та договір про подачу та забирання вагонів розробляється з урахуванням єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії із станцією примикання.
 Порядок розроблення та форма договорів встановлюються Правилами перевезення вантажів залізничним транспортом (пункт 76 Статуту залізниць).
49. Термін дії договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договору на подачу та забирання вагонів визначається сторонами. У випадку зміни технологічного устаткування або технології роботи станції чи залізничної під'їзної колії окремі пункти договору або увесь договір за вимогами однієї із сторін можуть бути переглянуті до закінчення терміну його дії.
 Договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договір про подачу і забирання вагонів укладаються між залізницею або відповідною уповноваженою начальником залізниці організацією та підприємством, якому належить під'їзна колія.
 У разі обслуговування під'їзної колії підприємством промислового залізничного транспорту договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії може укладатися залізницею з цим підприємством.
 Порядок врегулювання розбіжностей, що виникають під час укладення, зміни та розірвання цих договорів, визначається згідно із законодавством (пункт 77 Статуту залізниць).
50. Правилами обслуговування залізничних під'їзних колій, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644 визначено, що до залізничних під'їзних колій належать колії, що з'єднані із загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією і належать підприємствам, підприємцям, організаціям, установам, незалежно від форм власності, а також громадянам - суб'єктам підприємницької діяльності.
51. Залізничні під'їзні колії призначено для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств у взаємодії із залізничним транспортом загального користування (пункт 1.1 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).
52. Використання залізницею під'їзної колії для виконання маневрових робіт, тимчасового поставлення рухомого складу та з іншою метою, що не пов'язана з обслуговуванням

під'їзної колії, можливе за погодженням з власником колії (пункт 1.6 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).

53. Взаємовідносини залізниці з підприємствами, які виконують вантажні роботи на під'їзних коліях, визначаються договорами про експлуатацію під'їзних колій або договорами про подачу та забирання вагонів.
Договори про експлуатацію під'їзних колій укладаються між залізницею і власниками під'їзних колій у разі обслуговування під'їзної колії власним або орендованим локомотивом. Договори про подачу та забирання вагонів укладаються між залізницею і підприємствами, у разі обслуговування локомотивом залізниці під'їзних колій або окремих вантажних фронтів. Договори розробляються з урахуванням технології роботи під'їзної колії і технології роботи станції примикання, а у відповідних випадках - з урахуванням єдиних технологічних процесів (пункт 2.1 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).
54. Договір про експлуатацію під'їзної колії і договір про подачу та забирання вагонів укладається терміном на п'ять років.
У разі зміни технічного оснащення, технології роботи станції або залізничної під'їзної колії у договір на вимогу однієї із сторін вносяться відповідні зміни і доповнення або укладається новий договір (пункт 2.2 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).
55. Договір про експлуатацію під'їзної колії і договір про подачу та забирання вагонів визначають порядок подачі та забирання вагонів, терміни перебування вагонів на під'їзній колії та інші умови роботи під'їзної колії.
Терміни виконання вантажних операцій визначаються, виходячи з продуктивності вантажних механізмів, які застосовуються на під'їзній колії (пункт 2.3 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).
56. У разі обслуговування під'їзної колії локомотивом залізниці вагони подаються залізницею під навантаження або вивантаження безпосередньо на під'їзну колію і розставляються на місця навантаження та вивантаження, здавання і приймання вагонів провадяться на місцях навантаження і вивантаження (пункт 2.4 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).
57. У разі обслуговування під'їзних колій локомотивом власника колії вагони подаються локомотивом залізниці на встановлені договором передавальні колії, на яких провадиться приймання і здавання вагонів. Подальше перевезення вагонів, розставлення їх на місцях навантаження і вивантаження і повернення на передавальні колії забезпечуються локомотивами власника під'їзної колії або його контрагентів (пункт 2.5 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).
58. Для під'їзних колій, які обслуговуються власними локомотивами, порядок обслуговування контрагентів - підприємств, що мають у межах залізничної під'їзної колії іншого підприємства свої склади або колії, які до неї примикають, встановлюється договорами, що укладаються безпосередньо між контрагентом і підприємством, якому належить залізнична під'їзна колія, без участі залізниці. Відповідальність перед залізницею за користування вагонами контрагентом несе підприємство, якому належить залізнична під'їзна колія (пункт 2.7 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).
59. У разі обслуговування під'їзної колії основного власника локомотивом залізниці подача вагонів контрагентам, які мають свої під'їзні колії, власні або орендовані склади з окремими вантажними фронтами на під'їзній колії основного власника, здійснюється за договором про подачу та забирання вагонів, який укладається залізницею з кожним таким контрагентом за погодженням з власником під'їзної колії (пункт 2.8 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).
60. У разі обслуговування під'їзної колії підприємством промислового залізничного транспорту договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії укладається залізницею з цим підприємством на загальних підставах. У таких випадках розрахунки за подачу та забирання вагонів, користування вагонами проводяться залізницею безпосередньо з підприємством промислового залізничного транспорту (пункт 3.7 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).

Порядок формування цін/тарифів філіями МПЗТ.

61. Ціни/тарифи на послуги з перевез вантажів залізничним транспортом що надаються філіями ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», є вільними в розумінні Закону України «Про ціни і ціноутворення».
62. Тарифи на перевезення вантажів та інші (додаткові) послуги мають формуватися структурними підрозділами ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» у відповідності з Методичними рекомендаціями щодо формування тарифів на перевезення вантажів та інші послуги, що надаються ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 30.11.2007 № 1094 (далі - Методичні рекомендації) що закріплено у пункті 11 Положення про Облікову політику та організацію бухгалтерського обліку ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», затвердженого наказом ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» *«Інформація, доступ до якої обмежено»* та у *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, затвердженого наказом ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, а також у договорах із замовниками.
63. Методичні рекомендації розроблено з метою удосконалення механізму формування тарифів та впровадження єдиних засад визначення собівартості на комплекс послуг ВАТ (Київ-Дніпровське МППЗТ) (далі - ППЗТ), що відноситься до сфери управління Мінтрансзв'язку відповідно до статті 11 Закону України «Про управління об'єктами державної власності».
64. Методичними рекомендаціями визначено, що основними вимогами до формування тарифів і показників оцінки роботи ППЗТ є: надання транспортних послуг з найменшими витратами, забезпечення високої якості послуг і робіт, запобігання негативним проявам монополізму.
65. Пунктом 7 Методичних рекомендацій передбачено, що до основних видів послуг ППЗТ, на які розробляються тарифи, відносяться:
- перевезення вантажів;
 - навантажувально-розвантажувальні роботи.
- Послуга з перевезення вантажів передбачає здійснення подачі вагонів від станцій примикання залізниць до фронтів навантаження-вивантаження та забирання вагонів після проведення вантажних операцій від фронтів навантаження-вивантаження до станцій примикання залізниць.
- Навантажувально-розвантажувальні роботи передбачають виконання ППЗТ операції з навантаження, розвантаження, перевантаження, переміщення вантажу (вручну та/або механізмами).
66. Методичними рекомендаціями передбачено застосування диференційованих договірних тарифів на перевезення вантажів.
- Диференційовані тарифи на перевезення вантажів – установлення різних тарифів (цін) на перевезення вантажів залежно від технологічного процесу, рівня витрат та обсягів перевезень.
- Договірний тариф - тариф, який встановлюється за домовленістю між ППЗТ та користувачем послуг і може змінюватись за взаємною згодою сторін.
- Базовий тариф на перевезення вантажів-вартість перевезення 1 тони вантажу по під'їзних коліях ППЗТ на відстань до 3-х кілометрів (базову відстань), яка визначена на підставі розрахунків, що включають всі витрати на виконання цих робіт (пункт 4 Методичних рекомендацій).
67. Базові тарифи на перевезення вантажів та навантажувально-розвантажувальні роботи затверджуються наказами директорів філій ППЗТ та вводяться в дію з урахуванням вимог чинного законодавства.
68. Базові тарифи визначаються на єдиних принципах формування структури тарифу і методів визначення основних його складових (пункт 9 Методичних рекомендацій).
69. У залежності від обсягів робіт, з метою їх збільшення, та виходячи з економічної доцільності, можуть встановлюватись диференційовані тарифи.
- Фактори, які впливають на диференціацію тарифів:
- обсяг перевезення і/або переробки вантажів;
 - відстань перевезення;
 - обсяг одночасної відправки та/або переробки вантажів;
 - вид рухомого складу (пункт 10 Методичних рекомендацій).

70. Для користувачів транспортних послуг, завдяки яким досягається збільшення або залучення нових обсягів робіт та доходних надходжень, в окремих випадках можуть встановлюватись знижки до базових тарифів за умови гарантування користувачем транспортних послуг обсягів робіт, внесення попередньої оплати, належного виконання договірних відносин.
У випадку значного зменшення обсягів робіт, змін умов надання послуг або зростання матеріальних та фінансових витрат, можуть за домовленістю сторін встановлюватися тарифи, вищі від базових (пункт 11 Методичних рекомендацій).
71. Пунктами 21-24 Методичних рекомендацій визначено, що загальний рівень тарифів на промислового залізничному транспорті визначається, враховуючи єдиний механізм формування структури тарифів як різновидності планової ціни та єдиних методів визначення складових частин на підставі питомих нормативних витрат. Питома нормативна собівартість відображає всі планові зміни ціни, заробітної плати, амортизації та інших складових частин. Рівень рентабельності встановлюється, виходячи із економічної доцільності, але не більше 45 відсотків.
Вартість кожного виду послуг визначається самостійно кожною філією ППЗТ **на базі індивідуальних витрат** в розрізі видів послуг та технологій перевезень.
Базовим періодом для визначення показників, що мають бути закладені до розрахунку вартості послуг приймається, як правило, рік. В окремих випадках, при формуванні вартості деяких додаткових послуг, можуть прийматися інші розрахункові періоди.
Основою для формування планової вартості основних видів послуг та інших послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів, є технологічний процес, плановий (очікуваний) річний обсяг робіт, нормативи витрат праці, матеріалів та інших ресурсів. Інші витрати, що включаються до вартості послуг кожної окремої філії, визначаються за фактичними показниками року, попередньому розрахунковому або очікуваними показниками.

5. ВИЗНАЧЕННЯ СТАНОВИЩА СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ НА ВІДПОВІДНОМУ РИНКУ

72. Становище ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії на ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом визначається відповідно статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 05.03.2002 №49-р та зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 01.04.2002 за № 317/6605 (далі - Методика).
73. **Об'єктом аналізу щодо визначення монопольного (домінуючого) становища є:**
- ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії;
- послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км.
Визначення переліку товарів та основних споживачів цих товарів, щодо яких визначається монопольне становище.
74. Товаром, щодо якого визначається монопольне (домінуюче) становище ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії є послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км, що передбачають транспортування вантажів в залізничних вагонах та іншого рухомого складу, які надійшли на адресу замовника з передавальних колій станції Херсон регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця», що примикають до під'їзної колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, що примикає до залізничної під'їзної колії ПрАТ «Дніпровський термінал», до місць проведення вантажних операцій (вантажних фронтів) та у зворотному напрямку.
75. Послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км мають специфічну групу споживачів. Замовниками цих послуг виступають суб'єкти господарювання, які є отримувачами чи відправниками вантажів залізничним транспортом на/із станції Херсон регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця», у зв'язку з чим мають потребу у перевезенні вантажів зі станції прибуття Херсон до місць проведення вантажних операцій, тобто власних чи орендованих вантажних фронтів, або від таких вантажних фронтів до станції відправлення Херсон.

76. Зазначені послуги не мають замінників, оскільки неможливо транспортувати вантажі, що прибувають залізницею на станцію Херсон регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» до місць розвантаження (вантажних фронтів) вантажоотримувачів які знаходяться на власних коліях вантажовласників та прилягають до колій ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, які, у свою чергу, прилягають до колій залізниці станції прилягання Херсон або у зворотному порядку для відправки вантажу залізничним транспортом без отримання вантажовласниками послуг ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км залізничним транспортом.
77. Як зазначено у Технічному паспорті залізничної під'їзної колії ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» (на теперішній час ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ») Херсонської філії (прилеглих до станції Херсон Одеської залізниці) погоджених з начальником станції Херсон та затверджених Головою правління ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
78. Таким чином, споживачами зазначених послуг в межах розташування під'їзних залізничних колій, що належать ПрАТ «МППЗТ» на праві власності, є суб'єкти господарювання – контрагенти ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», які мають вантажні фронти на під'їзних коліях останнього або на власних під'їзних коліях, що примикають до колій ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, чи на договірних засадах використовують вантажні фронти інших суб'єктів господарювання.
79. Такими споживачами, окрім ПрАТ «Дніпровський термінал», є суб'єкти господарювання, які уклали відповідні договори з ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії.
- Визначення товарних меж ринку:**
80. Товарні межі ринку визначаються шляхом формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп), у межах яких споживач за звичайних умов може легко перейти від споживання одного товару до споживання іншого (пункт 5.1. Методики).
81. ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії укладено з ПрАТ «Дніпровський термінал» договори *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*. Пунктом 1.1 вказаних договорів визначено, що виконавець зобов'язується надати Замовнику послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом, у тому числі послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км.
82. Взаємозамінні товари (товарні групи) з огляду на умови вказаних договорів відсутні. Також, ці послуги не можуть бути замінені послугами з існуючих альтернативних джерел, а споживач послуг, який їх отримує, не може відмовитись від вказаного комплексу послуг.
83. Вантажні фронти суб'єктів господарювання (вантажовласників), які надають перевагу залізничному транспорту як способу транспортування вантажів на значні відстані знаходяться на під'їзних коліях ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, прилеглих до станції Херсон Одеської залізниці або на власних під'їзних коліях, що примикають до зазначених колій ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії.
84. Крім того, суб'єктами господарювання, вантажні фронти яких знаходяться на власних під'їзних коліях, які прилягають до колій Філії, зокрема ПрАТ «Дніпровський термінал», укладено з контрагентами договори на перевезення вантажів саме залізничним транспортом.
85. Послуги перевезення вантажів залізничним транспортом не є взаємозамінними з перевезенням вантажів іншими видами транспорту або їх заміність обмежена (часткова) через економічну доцільність, розвинену мережу залізничних колій і спроможність до перевезення великих обсягів вантажів.
86. Для збільшення обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом, власниками ПрАТ «Дніпровський термінал» було прийнято рішення про суттєву реконструкцію колійного господарства терміналу у 2017 році із залученням значних кредитних коштів (інвестицій). В січні 2018 року реконструкція була завершена, колії прийняті в експлуатацію «Херсонською дирекцією залізничних перевезень» регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця».

87. Враховуючи викладене, товарними межами ринку за показниками взаємозамінності, подібності призначення, споживчих властивостей та умов використання товару є послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км.

Визначення територіальних (географічних) меж ринку.

88. Територіальні (географічні) межі ринку певного товару (товарної групи) визначаються шляхом установлення мінімальної території, за межами якої з точки зору споживача придбання товарів (товарної групи), що належить до групи взаємозамінних товарів (товарної групи), є неможливим або недоцільним (пункт 6.1 Методики).
89. Відповідно до Технічного паспорту під'їзних залізничних колій ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
90. Листом від 12.08.2020 № 3726 ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» надало оборотно-сальдову відомість по рахунку *«Інформація, доступ до якої обмежено»* за *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, що підтверджує балансову належність під'їзних залізничних колій товариства.
91. Відповідно до Технічного паспорту залізничної під'їзної колії ПрАТ «Дніпровський термінал», складеного станом на *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
92. Договорами від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* та від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* укладеними між ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії та ПрАТ «Дніпровський термінал» (замовник) зазначено, що послуга з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км передбачає транспортування вантажів в залізничних вагонах та іншого рухомого складу, які надійшли на адресу ПрАТ «Дніпровський термінал» з передавальних колій станції Херсон регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» на залізничну під'їзну колію замовника, до місць проведення вантажних операцій та у зворотному напрямку.
93. Актами обстеження умов роботи на під'їзній колії ПрАТ «Дніпровський термінал» з ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*. Також у вказаних актах зазначено, що під'їзна колія, що примикає до під'їзної залізничної колії № 4 ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії знаходиться на балансі ПрАТ «Дніпровський термінал» та під'їзних колій інших підприємств, які примикають до вказаної під'їзної колії не існує.
94. Враховуючи зазначене, територіальними (географічними) межами ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км є територія м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії.

Визначення часових меж ринку.

95. Часові межі ринку визначаються як проміжок часу, протягом якого відповідна сукупність товарно-грошових відносин між продавцями (постачальниками, виробниками) і споживачами утворює ринок товару із сталою структурою (пункт 7.1. Методики).
96. У період з 01.02.2018 року по 30.06.2020 року суттєво зросли тарифи на послуги з перевезення вантажів ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії залізничним транспортом щодо надання яких виникає технологічна необхідність у суб'єктів господарювання.
97. Крім того планування господарсько-фінансової діяльності ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії здійснюється на рік – складаються Плани виробничо-фінансової діяльності. При формуванні тарифів та плануванні при цьому планової їх собівартості враховуються річні витрати і обсяги послуг.
98. Таким чином, часовими межами ринку визначено період: з 01.02.2018 року по 30.06.2020 року.

Бар'єри вступу на ринок.

99. Правилами обслуговування залізничних під'їзних колій, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 N 644 (зі змінами) передбачено, що для під'їзних колій, які обслуговуються власними локомотивами, порядок обслуговування контрагентів - підприємств, що мають у межах залізничної під'їзної колії іншого підприємства свої склади або колії, які до неї примикають, встановлюється договорами, що укладаються безпосередньо між контрагентом і підприємством, якому належить залізнична під'їзна колія, без участі залізниці. Відповідальність перед залізницею за користування

вагонами контрагентом несе підприємство, якому належить залізнична під'їзна колія (пункт 2.7 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).

100. У разі обслуговування під'їзної колії основного власника локомотивом залізниці подача вагонів контрагентам, які мають свої під'їзні колії, власні або орендовані склади з окремими вантажними фронтами на під'їзній колії основного власника, здійснюється за договором про подачу та забирання вагонів, який укладається залізницею з кожним таким контрагентом за погодженням з власником під'їзної колії (Пункт 2.8 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій).
101. Послуги перевезення вантажів залізничним транспортом (що включають в себе подачу та збирання вагонів) можуть надавати суб'єкти підприємницької діяльності, що мають відповідні технічні засоби (локомотиви), навчений (відповідної кваліфікації) штат та відповідають іншим вимогам, що передбачені законодавством України, в тому числі про залізничний транспорт, а саме мають залізничну під'їзну колію на правах власності або іншому праві, отримали у встановленому порядку дозвіл на право виїзду локомотива на колії загального користування, уклали із залізницею договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії, мають контрагентів відповідно до пункту 2.7. Правил обслуговування залізничних під'їзних колій, що в межах своєї залізничної під'їзної колії примикають залізничними коліями або мають окремі вантажні fronti.
102. Отже для здійснення діяльності на ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом суб'єкти господарювання мають відповідати вимогам, що передбачені законодавством України, в тому числі про залізничний транспорт.
103. Між ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії та ПрАТ «Дніпровський термінал» укладені договори від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
- У періоди відсутності укладених договорів між ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії та ПрАТ «Дніпровський термінал» перевезення вантажів ПрАТ «МППЗТ» в особі Херсонської філії здійснювало за разовими заявками.
104. У розділі 1 вказаних договорів «Предмет договору» зазначено, що виконавець (ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ») зобов'язується надати замовнику (ПрАТ «Дніпровський термінал») послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом щодо надання яких виникає технологічна необхідність у замовника.
105. Послуга з перевезення вантажів (подавання-забирання) передбачає транспортування вантажів в залізничних вагонах та іншого рухомого складу, які надійшли на адресу замовника з передавальних колій станції Херсон регіональної філії «Одеська залізниця АТ «Укрзалізниця» на залізничну під'їзну колію замовника, до місць проведення вантажних операцій, та у зворотному порядку.
106. Пунктом 11.2 вказаних договорів визначено «У разі не переукладання договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії між Філією та залізницею чи розірвання його за ініціативою залізниці з причин, які не залежать від Філії, остання звільняється від виконання умов цього договору.»
107. Отже ПрАТ «МППЗТ» в особі Херсонської філії, як сторона зазначених договорів передбачає неможливість надання послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км у разі відсутності договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії із структурним підрозділом АТ «Укрзалізниця».
108. Крім того, суб'єкт господарювання, який виявить бажання надавати аналогічні послуги, вимушений буде вкладати значні фінансові, людські, матеріальні ресурси в будівництво, отримання дозвільних документів, закупівлю необхідного обладнання тощо.
109. Отже при вступі на ринок послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом існують адміністративні, організаційні та матеріально-технічні бар'єри, які мають відповідну специфіку.

Потенційні конкуренти.

110. Листом від 12.08.2020 № 3726 (вх. № 65-01/1575 від 21.08.2020) ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» повідомило, що потенційними конкурентами на досліджуваному ринку останнє

вважає АТ «Укрзалізниця». Також можливе надання послуг з перевезень локомотивом сторонньої організації для замовників послуг, при цьому необхідно замовнику послуг укласти угоду на спільне користування під'їзними залізничними коліями Філії з можливістю здійснення процесу перевезення вантажів орендованим локомотивом.

111. Листом від 20.07.2017 № Н31-01/302 Регіональна філія «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» повідомила ПрАТ «Дніпровський термінал»:
«Згідно зі статтею 73 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету міністрів України від 06.04.1998 № 457 та пункту 2.7 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій: Для під'їзних колій, які обслуговуються власними локомотивами, порядок обслуговування контрагентів - підприємств, що мають у межах залізничної під'їзної колії іншого підприємства свої склади або залізничні колії, які до неї примикають, встановлюється договорами, що укладаються безпосередньо між контрагентами і підприємством, якому належить залізнична під'їзна колія, без участі залізниці.
Виходячи з зазначеного та зважаючи на те, що під'їзна колія ПрАТ «Дніпровський термінал» примикає до під'їзних колій Херсонської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» і немає безпосереднього сполучення з коліями загальної мережі залізниці, подача та забирання вагонів на під'їзну колію ПрАТ «Дніпровський термінал» локомотивами залізниці на цей час неможлива.
Дозвіл на право виїзду власних локомотивів на колії загальної мережі в межах станції Херсон має тільки Херсонська філія ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»».
112. Листом від 10.04.2020 № М-05/59 (вх.№ 71-01/305 від 10.04.2020) регіональна філія «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» повідомила:
«Подавання та забирання вагонів на колії ПрАТ «Дніпровський термінал» локомотивами регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» зі станції Херсон без використання залізничних під'їзних колій, що належать іншим суб'єктам господарювання, зокрема без використання колії Херсонської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» та без участі останнього, у зв'язку з тим, що ПрАТ «Дніпровський термінал» є контрагентом Херсонської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», впродовж 2018-2020 років було неможливе. Впродовж 2018-2020 років такої можливості не було.
Протягом 2018-2020 років, інші суб'єкти господарювання, крім ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії не мають права виїзду локомотивами на колії загальної мережі залізниць АТ «Укрзалізниця». Надання дозволів на виїзд локомотивів інших суб'єктів господарювання на колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії до компетенції регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» не входить».
113. Листом від 18.08.2021 № 3488 (вх. № 65-01/2154 від 20.08.2021) ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» повідомило, що у період 2018-2020 років ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» не погоджувало укладання АТ «Укрзалізниця» договорів про подачу та забирання вагонів на під'їзних коліях ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії з контрагентами, які мають свої під'їзні колії, власні або орендовані склади з окремими вантажними фронтами на під'їзній колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії оскільки АТ «Укрзалізниця» не зверталась до ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» з зазначеного питання.
114. Пунктом 3.7. розділу 3 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій, затверджених наказом Міністерства транспорту України 21.11.2000 № 644 визначено, що у разі обслуговування під'їзної колії підприємством промислового залізничного транспорту договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії укладається залізницею з цим підприємством на загальних підставах. У таких випадках розрахунки за подачу та забирання вагонів, користування вагонами проводяться залізницею безпосередньо з підприємством промислового залізничного транспорту.
115. Між Регіональною філією «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» та Херсонською філією ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» були укладені наступні договори про експлуатацію залізничних під'їзних колій, які належать ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії та примикають до станції Херсон Одеської залізниці:
«Інформація, доступ до якої обмежено»

116. Відповідно до вказаних договорів вагони для під'їзної колії подаються локомотивами залізниці на колії сортувально-відправного парку станції Херсон, згідно вказівки чергового поста ЕЦ-1 станції Херсон.
117. Здавання вагонів провадиться на коліях сортувально-відправного парку Херсон.
118. Подальший рух вагонів виконується локомотивом ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії.
119. Таким чином протягом 2018-2020 років локомотиви регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» не здійснювали виїзди на колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії та ПрАТ «Дніпровський термінал».
120. Отже ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» є єдиним підприємством, яке має дозвіл на право виїзду власних локомотивів на колії залізниці в межах станції Херсон Регіональної філії «Одеська залізниця».
121. Отже, виходячи з вищевикладеного ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії у період з 01.02.2018 року по 30.06.2020 року не мало жодного конкурента на досліджуваному ринку.

Установлення монопольного (домінуючого) становища

122. Відповідно до частини 1 статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції», монопольним (домінуючим) вважається становище суб'єкта господарювання на ринку товару якщо на цьому ринку в нього не має жодного конкурента.
123. Отже, ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії відповідно до частини 1 статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» займало монопольне становище на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії у період з 01.02.2018 по 30.06.2020, оскільки не мало на цьому ринку жодного конкурента, тобто з часткою 100%.

6. ОБСТАВИНИ, ЯКІ СВДЧАТЬ ПРО ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ЗАХИСТ ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ

6.1. Дії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, що полягають у встановленні економічно необґрунтованої вартості послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км.

124. 01.02.2018 між ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії та ПрАТ «Дніпровський термінал» було укладено Договір «Інформація, доступ до якої обмежено» про надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом щодо надання яких виникає технологічна необхідність строком дії до «Інформація, доступ до якої обмежено».
125. Додатковою угодою від «Інформація, доступ до якої обмежено» термін дії вказаного договору було визначено «Інформація, доступ до якої обмежено».
126. Вартість послуг за вказаним договором була погоджена Протоколом погодження договірних цін/тарифів (додаток № 1 до договору).
127. 01.04.2019 ПрАТ «МППЗТ» запропонувало для підписання договір «Інформація, доступ до якої обмежено» зі строком дії до «Інформація, доступ до якої обмежено» з протоколом погодження договірних цін, відповідно до якого вартість послуг була значно підвищена.
128. За інформацією, отриманою від ПрАТ «Дніпровський термінал» (лист за вх. № 71-01/14-АМ від 24.03.2020), вказаний договір товариство було вимушено підписати, оскільки відмова від користування послугами ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» зумовила б неможливість виконання товариством укладених контрактів з клієнтами на постачання вантажів залізничним транспортом.
Додатковими угодами від «Інформація, доступ до якої обмежено».
129. У січні 2020 року ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» надало для підписання проект договору від «Інформація, доступ до якої обмежено» строком дії до «Інформація, доступ до якої обмежено» з протоколом погодження договірних цін (Додаток № 1), яким було передбачено нове підвищення вартості послуг.

130. 13.01.2020 ПрАТ «Дніпровський термін» надало на адресу ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» підписаний договір від «Інформація, доступ до якої обмежено» з протоколом розбіжностей.
131. Листом від 28.01.2020 № 95 ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» повідомило ПрАТ «Дніпровський термінал» про неможливість перегляду тарифів, зазначених у протоколі погодження договірних цін до вищевказаного договору, зазначивши про можливість вирішення даного питання виключно в судовому порядку.
132. За інформацією, отриманою від ПрАТ «Дніпровський термінал» (лист за вх. № 71-01/14-АМ від 24.03.2020), враховуючи наявність діючих контрактів на перевезення вантажів залізничним транспортом ПрАТ «Дніпровський термінал» не мало часу на врегулювання розбіжностей в судовому порядку та змушено було підписати договір в редакції ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» та здійснювати оплату за надані послуги за цінами згідно протоколу погодження договірних цін до договору від «Інформація, доступ до якої обмежено» (без врахування пропозицій ПрАТ «МППЗТ» відповідно до протоколу розбіжностей).
133. 31.03.2020 між ПрАТ «Дніпровський термінал» та ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» було підписано додаткову угоду до договору від «Інформація, доступ до якої обмежено», якою подовжено його дію до «Інформація, доступ до якої обмежено».
134. Листами від 14.02.2020 № 27, від 28.02.2020 № 35 та від 08.04.2020 № 56 ПрАТ «Дніпровський термінал» повідомило ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», що на його думку тарифи, зазначені у протоколі погодження договірних цін до договору від «Інформація, доступ до якої обмежено» є занадто завищеними, але ПрАТ «Дніпровський термінал» змушене було на них погодитись, враховуючи необхідність виконання діючих контрактів з постачальниками.
135. У відповідь на вищевказані листи ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії повідомило ПрАТ «Дніпровський термінал» листами від 15.04.2020 № 352 та від 22.04.2020 № 260/1, що отриманий протокол розбіжностей до договору від «Інформація, доступ до якої обмежено» не прийнято до уваги, розрахунки тарифів, вказаних у протоколі погодження договірних цін/тарифів до вказаного договору проведено згідно з нормативно-правовими актами, що унеможлиблює їх зниження. У разі неврегулювання цінового питання відповідно до чинного законодавства, виникне необхідність його вирішення в судовому порядку.
136. Листом від 01.06.2020 № 2374 ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» повідомило ПрАТ «Дніпровський термінал» про перерахунок діючих диференційованих тарифів для замовників послуг Херсонської філії. Тариф на перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на період III кварталу 2020 року склав:
«Інформація, доступ до якої обмежено»
137. Листом від 05.06.2020 за вих. № 79 ПрАТ «Дніпровський термінал» ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», що запропонований тариф у розмірі *«Інформація, доступ до якої обмежено»* при обсягах перевезення вантажу за місяць від 1 тони до 5000 тон (включно) не може бути прийнятий, оскільки застосування такого тарифу до перевезень коліями ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» не забезпечує економічної вигоди залізничних перевезень вантажів для контрагентів ПрАТ «Дніпровський термінал».
138. Враховуючі умови контрактів з контрагентами, з метою забезпечення здійснення власної підприємницької діяльності, ПрАТ «Дніпровський термінал» не мало можливості відмовитися від постачання вантажів залізничним транспортом, незважаючи на постійне зростання вартості послуг з перевезення вантажів та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів, що надавались ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ».
139. Динаміка вартості послуг, що надавались Херсонською філією ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» ПрАТ «Дніпровський термінал» відповідно до укладених договорів в гривнях без ПДВ наведена у таблиці 1.

Таблиця 1

«Інформація, доступ до якої обмежено»

140. Наказом ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії від «Інформація, доступ до якої обмежено» по дільниці Дніпровський термінал були затверджені та введені в дію окремі тарифи на перевезення вантажів у розмірі «Інформація, доступ до якої обмежено».
141. В подальшому, наказами директора Філії від «Інформація, доступ до якої обмежено» було встановлено диференційовані тарифи на перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км в залежності від обсягів перевезень (інформація наведена в табл.1).
142. Між ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії та ПрАТ «Дніпровський термінал» було укладено договір від «Інформація, доступ до якої обмежено» з протоколом погодження договірних тарифів, затверджених наказом від «Інформація, доступ до якої обмежено».
143. Вищевказаним протоколом погодження договірних тарифів для ПрАТ «Дніпровський термінал» було встановлено тариф на перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км у розмірі «Інформація, доступ до якої обмежено», який був чинним з «Інформація, доступ до якої обмежено».
144. Листом від 05.03.2021 № 862 ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» повідомило, що при розрахунку тарифу по дільниці «Дніпровський термінал», затвердженого та введеного наказом від «Інформація, доступ до якої обмежено» (тариф 1), **не передбачались витрати палива та мастильних матеріалів на експлуатацію крана КДЕ, так як надання послуг не передбачає залучення у здійснення технологічного процесу вищезазначеного залізничного крану.**
145. Згодом при розрахунку вартості перевезення 1-ї тони вантажу, затверджених наказом директора Філії «Інформація, доступ до якої обмежено» (тариф 2), та від «Інформація, доступ до якої обмежено» (тариф 3) вказані витрати враховувались.
146. Листом від 18.08.2021 № 3488 (вх.№ 65-01/2154 від 20.08.2021) ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» повідомило, що кран на залізничному ходу не використовувався Херсонською філією товариства при перевезенні вантажів, як для замовників в особі ПрАТ «Дніпровський термінал», так і для інших замовників послуг. В розрахунку тарифів у період з 01.04.2019 по 01.07.2020 були закладені витрати паливо-мастильних матеріалів на експлуатацію крану на залізничному ходу у зв'язку з його задіянням при виконанні колійних робіт по утриманню та ремонту залізничних під'їзних колій, які використовуються ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» при наданні послуг з перевезення вантажів.
147. В той же час наказами Філії від «Інформація, доступ до якої обмежено» окремо затверджена вартість користування краном на залізничному ходу для замовників у розмірі «Інформація, доступ до якої обмежено» за одну годину роботи крану відповідно, в розрахунок якої закладено витрати на паливо та мастильні матеріали.
148. Крім того, у калькуляції тарифів на перевезення вантажів, затверджених наказами Філії від «Інформація, доступ до якої обмежено» закладено статтю витрат на поточне утримання під'їзних колій.
149. Таким чином, у зв'язку з ненаданням послуг вищезазначеного залізничного крану при перевезенні вантажів ПрАТ «Дніпровський термінал», витрати паливо-мастильних матеріалів на його експлуатацію не повинні були закладатися у тариф на перевезення 1 тони вантажу.
150. У Таблиці 2 наведено статті витрат, закладених у калькуляцію вартості послуг ПрАТ «МППЗТ» з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км, зокрема базового недиференційованого тарифу, зазначеного у договорі, укладеному з ПрАТ «Дніпровський термінал» від «Інформація, доступ до якої обмежено» та затвердженого наказом Філії від «Інформація, доступ до якої обмежено» (тариф 1) та тарифів на перевезення 1 тони вантажу при обсягах перевезення в місяць від 0 до 5000 т, зазначених у договорах, укладених з ПрАТ «Дніпровський термінал», від «Інформація, доступ до якої обмежено» (тариф 2), від «Інформація, доступ до якої обмежено» (тариф 3), затверджених наказами Філії від «Інформація, доступ до якої обмежено» (тариф 1), від «Інформація, доступ до якої обмежено» (тариф 2), від «Інформація, доступ до якої обмежено» відповідно.

«Інформація, доступ до якої обмежено»

151. За інформацією, отриманою від ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» листом від 12.08.2020 № 3726 (вх.№65-01/1575 від 21.08.2020) основними ціноутворюючими факторами, які вплинули на зростання тарифів у 2018-2020 роках є:
- зміна вартості дизельного пального (як в бік збільшення так і зменшення);
 - збільшення вартості мастильних матеріалів;
 - збільшення витрат на проведення поточних ремонтів та ТО локомотивів (пов'язано зі значним зносом локомотивного парку);
 - збільшення вартості матеріалів верхньої будови колії;
 - збільшення витрат на оплату праці та відрахувань на соціальні заходи (збільшення тарифних ставок та окладів для професій, які безпосередньо задіяні в процесі перевезень таких як машиніст тепловозу, складач поїздів, диспетчер, прийомоздавальник вантажу та багажу. Згідно колективного договору встановлено доплати за одну особу, за роботу у вечірній час, які носять систематичний характер та суттєво вплинули на зміну вартості послуг);
 - збільшення амортизаційних витрат;
 - у зв'язку зі зміною розміру податкової ставки, збільшення витрат по сплаті податку на землю;
 - збільшення інших витрат пов'язано з тим, що Філія вимушена користуватись послугами охорони сторонньої організації з метою запобігання розкрадання майна Філії;
 - зменшення планових (очікуваних) об'ємів перевезень вантажів.
152. Згідно з Методичними рекомендаціями базові тарифи визначаються на єдиних принципах формування структури тарифу і методів визначення його складових (пункт 9 Методичних рекомендацій).
153. Загальний рівень тарифів на промисловому залізничному транспорті визначається, враховуючи єдиний механізм формування структури тарифів, як різновидності планової ціни та єдиних методів визначення складових частин, на підставі питомих нормативних витрат. Питома нормативна собівартість відображає всі планові зміни ціни, заробітної плати, амортизації та інших складових частин (пункт 21 Методичних рекомендацій).
154. Вартість кожного виду послуг визначається самостійно кожною філією ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» на базі індивідуальних витрат в розрізі видів послуг та технологій перевезень (пункт 22 Методичних рекомендацій).
155. Базовим періодом для визначення показників, що мають бути закладені до розрахунку вартості послуг приймається, як правило, рік (пункт 23 Методичних рекомендацій).
156. Основою для формування планової вартості основних видів послуг та інших послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів є технологічний процес, плановий (очікуваний) річний обсяг робіт, нормативи витрат праці, матеріалів та інших ресурсів. Інші витрати, що включаються до вартості послуг кожної окремої філії, визначаються за фактичними показниками року, попереднього розрахунковому або очікуваними показниками (пункт 24 Методичних рекомендацій).
157. За інформацією, отриманою листом ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» від 23.12.2020 № 5801 при плануванні всіх витрат за основу було взято тарифний рік, тобто планові (очікувані) показники наступних 12 місяців (рік на момент перегляду та введення в дію тарифів на перевезення вантажів).
158. За інформацією, отриманою листом ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» від 18.11.2020 № 5288, фактичні витрати Філії за 2018 та 2019 роки склали *«Інформація, доступ до якої обмежено»* грн та *«Інформація, доступ до якої обмежено»* грн відповідно.
159. Фактичні інші витрати Філії за 2018 та 2019 роки склали *«Інформація, доступ до якої обмежено»* грн та *«Інформація, доступ до якої обмежено»* грн відповідно, тобто зростання склало *«Інформація, доступ до якої обмежено»* грн або *«Інформація, доступ до якої обмежено»* відсотків.

160. До інших витрат ПрАТ «Київ-Дніпровс МППЗТ» віднесло такі витрати: податки на землю, використання радіочастот, на нерухомість, витрати на послуги залізниці, на охорону праці, страхування небезпечних вантажів та діагностику приладів. Зростання інших витрат обумовлено внесенням послуг охорони у розмірі *«Інформація, доступ до якої обмежено»* грн., а також збільшення податку на землю та витрат на діагностику приладів.
161. Питома вага інших витрат у повній собівартості послуги ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км (тариф 2 та тариф 3) складає *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
162. Розмір адміністративних витрат розподіляється згідно п.35 розділу VI Методичних рекомендацій пропорційно виробничій собівартості по кожному виду послуг в розмірі розрахованого відсотку (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*).
163. Питома вага адміністративних витрат у повній собівартості послуги ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км складає *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
164. В тарифі 2 та 3 закладено рівень рентабельності *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
165. З аналізу даних таблиці 2 вбачається, що у вартості перевезень (тарифі), зазначеної у договорі від *«Інформація, доступ до якої обмежено»*, укладеному з ПрАТ «Дніпровський термінал» (Тариф 1), не враховано паливо на експлуатацію крана КДЕ, мастильні матеріали на експлуатацію крана, амортизація та інші витрати.
166. У той же час, у тарифах, затверджених наказами Філії від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* (тариф 2) та від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* (тариф 3) вказані витрати включено незважаючи на те, що вказані послуги не надавались.
167. Вартість витрат палива та мастильних матеріалів на експлуатацію крана КДЕ, закладена у тарифі 2 та 3 склала *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
168. Керуючись вимогами пункту 25 Методичних рекомендацій, з урахуванням вихідних даних товариства, наведених у таблиці 2 Відділенням здійснено розрахунок базового тарифу 2 та базового тарифу 3 на перевезення однієї тони вантажу на базову відстань 3 км, який мав би бути таким:
169. **Базовий тариф 2:**
«Інформація, доступ до якої обмежено»
170. **Базовий тариф 3:**
«Інформація, доступ до якої обмежено»
171. Отже, враховуючи вимоги Методичних рекомендацій, розміри базових тарифів на перевезення однієї тони вантажу на базову відстань до 3 км для замовників Філії (базові тарифи 2 та 3) мали б становити *«Інформація, доступ до якої обмежено»* які затверджені відповідними наказами директора Філії.
172. Таким чином, недотримання вимог Методичних рекомендацій у вигляді врахування в матеріальних витратах вартості витрат палива та мастильних матеріалів на експлуатацію крана КДЕ, закладеної у тарифі 2 та 3 призвело до встановлення завищеної вартості послуги з перевезення однієї тони вантажу та, як наслідок, затвердження наказами Філії від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* (тариф 2) та від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* (тариф 3) завищеного тарифу на вказану послугу.
173. Встановлення ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії завищеної вартості вказаної послуги призвело до отримання суб'єктами господарювання, у тому числі ПрАТ «Дніпровський термінал», послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом за завищеними та необґрунтованими цінами, що було б неможливо за умов існування значної конкуренції на ринку.
174. Наказом від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* «Про затвердження та введення тарифів на перевезення вантажів та інші послуги, пов'язані з перевезеннями» *«Інформація, доступ до якої обмежено»* наказ від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* втратив чинність, а отже втратили чинність затверджені та введені ним в дію тарифи на перевезення вантажів.
175. Таким чином зазначене порушення було припинено.
176. **Разом з тим, дії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, що полягають у встановленні у період з 01.04.2019 по 30.06.2020 економічно необґрунтованої вартості послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого**

пунктом 2 статті 50 та пунктом 1 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монополієм (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії шляхом встановлення таких цін реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

6.2. Дії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, що полягають у застосуванні різних цін (тарифів) на послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км.

177. Листом від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» повідомило, що розрахунок та введення в дію наказом ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* «Про затвердження та введення в дію тарифу на перевезення вантажів по дільниці «Дніпровський термінал» окремого тарифу на перевезення вантажів у розмірі *«Інформація, доступ до якої обмежено»* за 1 тону вантажу без ПДВ по дільниці «Дніпровський термінал» було здійснено на підставі наказу Філії від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* «Про створення дільниці «Дніпровський термінал» для ведення обліку фактичних витрат по обслуговуванню підприємства ПрАТ «Дніпровський термінал».
178. Розрахунок та введення в дію окремого тарифу для замовників послуг, які обслуговувались ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії на дільниці «Дніпровський термінал» було здійснено на підставі окремого прогнозованого (очікуваного) обсягу витрат та очікуваного прогнозованого об'єму перевезень вантажів на дільниці.
Наказ *«Інформація, доступ до якої обмежено»* був чинним з *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
179. В той час, як наказом ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* по дільниці «Дніпровський термінал» були затверджені та введені в дію окремі тарифи на перевезення вантажів у розмірі *«Інформація, доступ до якої обмежено»* грн (без ПДВ) для ведення обліку фактичних витрат по обслуговуванню підприємства ПрАТ «Дніпровський термінал», наказом директора Філії від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* «Про затвердження та введення тарифів на перевезення вантажів та інші послуги, пов'язані з перевезенням» для інших суб'єктів господарювання, які обслуговувались ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії на території м. Херсон в межах розташування під'їзних залізничних колій ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, було встановлено тариф на перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км у розмірі:
«Інформація, доступ до якої обмежено»
Наказ був чинним з *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
180. Наказом директора Філії від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* для інших суб'єктів господарювання, які обслуговувались ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії на території м. Херсон в межах розташування під'їзних залізничних колій ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, було встановлено тариф на перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км у розмірі:
- *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
Наказ був чинними з *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
181. Тарифи на послуги з перевезення вантажів та інші послуги, пов'язані з перевезенням, що надавались ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії суб'єктам господарювання, затверджені вищезазначеними наказами наведені у Таблиці 3.
182. Наказом директора Філії від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* «Про затвердження та введення тарифів на перевезення вантажів та інші послуги, пов'язані з перевезенням» для всіх суб'єктів господарювання, які обслуговувались ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії на території м. Херсон в межах розташування під'їзних залізничних колій ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, у тому числі і для ПрАТ «Дніпровський термінал» було встановлено тариф на перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км у розмірі:
«Інформація, доступ до якої обмежено»

«Інформація, доступ до якої обмежено»

183. Таким чином при наданні послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії у період з 01.02.2018 по 31.03.2019 застосовувало різні тарифи на аналогічні послуги.
184. Наказом директора Філії від *«Інформація, доступ до якої обмежено»* «Про затвердження та введення тарифів на перевезення вантажів та інші послуги, пов'язані з перевезенням» вказане порушення було припинено.
185. **Разом з тим, дії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, що полягають у застосуванні у період з 01.02.2018 по 31.03.2019 різних цін (тарифів) на послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 2 статті 50 та пунктом 2 частини 2 статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії шляхом застосування різних цін до рівнозначних угод без об'єктивно виправданих на те причин.**

7. МОЖЛИВІ АНТИКОНКУРЕНТНІ НАСЛІДКИ ДІЙ ВІДПОВІДАЧА

186. Відповідно до пункту 1 частини 2 статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку, зокрема, визначається встановлення таких цін чи інших умов придбання або реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
187. Відповідно до пункту 2 частини 2 статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку, зокрема, визначається застосування різних цін чи різних інших умов до рівнозначних угод з суб'єктами господарювання, продавцями чи покупцями без об'єктивно виправданих на те причин.
188. Вчинення ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії дій, які полягали у наданні послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км за економічно необґрунтованою вартістю або застосуванні різних ціни на такі послуги без об'єктивно виправданих на те причин могли призвести до ущемлення інтересів суб'єктів господарювання, вантажі яких прибувають залізницею на станцію Херсон регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» до місця розвантаження (вантажних фронтів) таких суб'єктів або відправляються залізничним транспортом у зворотному порядку у вигляді сплати такими суб'єктами зайвих коштів за послуги ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ».
189. Суб'єкти господарювання не мають можливості відмовитись від послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км, які надаються ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, оскільки їхні під'їзні залізничні колії, на яких знаходяться вантажні fronti, прилягають до колій ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», і тільки через колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» вантажі можуть бути відправлені залізничним транспортом на станцію Херсон регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» задля виконання такими суб'єктами господарювання контрактів, укладених з контрагентами на перевезення вантажів саме залізничним транспортом.
190. Таким чином, суб'єкти господарювання вимушені отримувати послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км, які надаються ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, на умовах і за цінами, встановленими Відповідачем, що у даному випадку може призвести до сплати споживачами зайвих коштів за такі послуги.

8. НЕМОЖЛИВІСТЬ ВЧИНЕННЯ ВІДПОВІДАЧЕМ ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ЗАХИСТ ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ ЗА УМОВ ІСНУВАННЯ ЗНАЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКУ

191. Наявність у суб'єкта господарюва монопольного (домінуючого) становища на ринку не є протиправним, однак такий суб'єкт господарювання має усвідомлювати можливість певного обмеження своєї діяльності з точки зору дотримання законодавства про захист економічної конкуренції, визначати свою поведінку на основі відсутності ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання та у будь-якому разі не створювати умови, які породжують або можуть породжувати порушення їх прав та ущемлення інтересів.
192. З огляду на зазначене, саме завдяки ринковій владі ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, останній має можливість надавати послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км суб'єктам господарювання за економічно необґрунтованою вартістю або застосовувати різні ціни до рівнозначних угод без об'єктивно виправданих на те причин на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, що може мати наслідком ущемлення інтересів суб'єктів господарювання – споживачів вказаних послуг, що було б неможливо умови існування значної конкуренції на ринку.
193. Зазначена поведінка ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії стала можливою лише внаслідок відсутності вибору для споживачів інших виконавців послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії.
194. Така поведінка притаманна саме монопольному утворенню, оскільки у взаємовідносинах із суб'єктом господарювання, що має монопольну владу, споживачі його послуг знаходяться з ним у нерівних умовах, змушені погоджуватись на всі вимоги та умови для можливості отримання послуг та фактично позбавлені захисту своїх прав та законних інтересів.

9. КВАЛІФІКАЦІЯ ДІЙ ВІДПОВІДАЧА

195. Згідно з абзацом другим частини першої статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції», суб'єкт господарювання займає монопольне (домінуюче) становище на ринку товару, якщо на цьому ринку у нього немає жодного конкурента.
196. Відповідно до частини першої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку є дії чи бездіяльність суб'єкта господарювання, який займає монопольне (домінуюче) становище на ринку, що призвели або можуть призвести до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції, або ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання чи споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.
197. Згідно з пунктом 1 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку, зокрема, визнається встановлення таких цін чи інших умов придбання або реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку
198. Згідно з пунктом 2 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку, зокрема, визнається застосування різних цін чи різних інших умов до рівнозначних угод з суб'єктами господарювання, продавцями чи покупцями без об'єктивно виправданих на те причин.
199. Частиною третьою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» передбачено, що зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.
200. Відповідно до пункту 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», порушенням законодавства про захист економічної конкуренції є зловживання монопольним (домінуючим) становищем.

10. ЗАПЕРЕЧЕННЯ ВІДПОВІДАЧА ТА ЇХ СПРОСТУВАННЯ

201. У зауваженнях до подання з попередніми висновками від 27.02.2024 № 65-03/32п у справі № 78-01/2023, наданих листом від 14.03.2024 № 01-19/506/24 (вх. № 65-01/737 від 18.03.2024) ПрАТ «МППЗТ» в особі Херсонської філії зазначило, що подання з попередніми висновками від 27.02.2024 № 65-03/32п у справі № 78-01/2023 ухвалено без

всебічного, повного та об'єктивного з'ясування дійсних обставин справи, що призвело до безпідставних попередніх висновків про наявність порушень товариством законодавства про захист економічної конкуренції, а саме:

ПрАТ «МППЗТ» вважає, що можливим конкурентом на ринку надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом може бути АТ «Укрзалізниця».

Адже АТ «Укрзалізниця» також надає послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, а тому може бути потенційним конкурентом товариства і надавати відповідні послуги ПрАТ «Дніпровський термінал».

202. Вказані заперечення ПрАТ «МППЗТ» Відділенням не можуть братися до уваги у зв'язку з наступним.
203. Як зазначалось у пунктах 109-120 даного рішення листом від 20.07.2017 № Н31-01/302 Регіональна філія «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» повідомила ПрАТ «Дніпровський термінал»:
204. «Згідно зі статтею 73 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету міністрів України від 06.04.1998 № 457 та пункту 2.7 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій: Для під'їзних колій, які обслуговуються власними локомотивами, порядок обслуговування контрагентів - підприємств, що мають у межах залізничної під'їзної колії іншого підприємства свої склади або залізничні колії, які до неї примикають, встановлюється договорами, що укладаються безпосередньо між контрагентами і підприємством, якому належить залізнична під'їзна колія, без участі залізниці.
205. Виходячи з зазначеного та зважаючи на те, що під'їзна колія ПрАТ «Дніпровський термінал» примикає до під'їзних колій Херсонської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» і немає безпосереднього сполучення з коліями загальної мережі залізниці, подача та забирання вагонів на під'їзну колію ПрАТ «Дніпровський термінал» локомотивами залізниці на цей час неможлива.
206. Дозвіл на право виїзду власних локомотивів на колії загальної мережі в межах станції Херсон має тільки Херсонська філія ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ».
207. Листом від 10.04.2020 № М-05/59 (вх.№ 71-01/305 від 10.04.2020) регіональна філія «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» повідомила:
208. «Подавання та забирання вагонів на колії ПрАТ «Дніпровський термінал» локомотивами регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» зі станції Херсон без використання залізничних під'їзних колій, що належать іншим суб'єктам господарювання, зокрема без використання колії Херсонської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» та без участі останнього, у зв'язку з тим, що ПрАТ «Дніпровський термінал» є контрагентом Херсонської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», впродовж 2018-2020 років було неможливе. Впродовж 2018-2020 років такої можливості не було.
209. Протягом 2018-2020 років, інші суб'єкти господарювання, крім ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії не мають права виїзду локомотивами на колії загальної мережі залізниць АТ «Укрзалізниця». Надання дозволів на виїзд локомотивів інших суб'єктів господарювання на колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії до компетенції регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця» не входить».
210. Листом від 18.08.2021 № 3488 (вх. № 65-01/2154 від 20.08.2021) ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» повідомило, що у період 2018-2020 років ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» не погоджувало укладання АТ «Укрзалізниця» договорів про подачу та забирання вагонів на під'їзних коліях ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії з контрагентами, які мають свої під'їзні колії, власні або орендовані склади з окремими вантажними фронтами на під'їзній колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії оскільки АТ «Укрзалізниця не зверталась до ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» з зазначеного питання.
Пунктом 3.7. розділу 3 Правил обслуговування залізничних під'їзних колій, затверджених наказом Міністерства транспорту України 21.11.2000 № 644 визначено, що у разі обслуговування під'їзної колії підприємством промислового залізничного транспорту

договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії укладається залізницею з цим підприємством на загальних підставах. У таких випадках розрахунки за подачу та забирання вагонів, користування вагонами проводяться залізницею безпосередньо з підприємством промислового залізничного транспорту.

Між Регіональною філією «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» та Херсонською філією ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» були укладені наступні договори про експлуатацію залізничних під'їзних колій, які належать ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії та примикають до станції Херсон Одеської залізниці:

«Інформація, доступ до якої обмежено»

211. Відповідно до вказаних договорів вагони для під'їзної колії подаються локомотивами залізниці на колії сортувально-відправного парку станції Херсон, згідно вказівки чергового поста ЕЦ-1 станції Херсон.
212. Здавання вагонів провадиться на коліях сортувально-відправного парку Херсон.
213. Подальший рух вагонів виконується локомотивом ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії.
214. Таким чином протягом 2018-2020 років локомотиви регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» не здійснювали виїзди на колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії та ПрАТ «Дніпровський термінал».
215. Отже ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» є єдиним підприємством, яке має дозвіл на право виїзду власних локомотивів на колії залізниці в межах станції Херсон Регіональної філії «Одеська залізниця».
216. Отже, виходячи з вищевикладеного ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії у період з 01.02.2018 року по 30.06.2020 року не мало жодного конкурента на досліджуваному ринку.
217. Посилання ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» на статтю 42 Закону України «Про захист економічної конкуренції» щодо неможливості притягнення підприємства до відповідальності за порушення законодавства про захист економічної конкуренції, якщо минув строк давності притягнення до відповідальності також не заслуговує уваги з наступних причин.
218. У розділі 6.1. цього рішення зазначено, що дії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, що полягають у встановленні у період з 01.04.2019 по 30.06.2020 економічно необґрунтованої вартості послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 2 статті 50 та пунктом 1 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії шляхом встановлення таких цін реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
219. Таким чином, порушення законодавства про захист економічної конкуренції відбувалось у період з 01.04.2019 по 30.06.2020.
220. Адміністративною колегією Відділення 28.11 2023 прийнято розпорядженням № 65/82-рп/к про початок розгляду справи № 78-01/2023.
Частиною першою статті 42 Закону України «Про захист економічної конкуренції» визначено, що строк давності притягнення до відповідальності за порушення законодавства про захист економічної конкуренції становить п'ять років з дня вчинення порушення, а в разі триваючого порушення - з дня закінчення вчинення порушення.
221. Частиною другою статті 42 Закону України «Про захист економічної конкуренції» визначено, що перебіг строку давності зупиняється на час розгляду органами Антимонопольного комітету України справи про порушення законодавства про захист економічної конкуренції.
222. Заперечення ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» стосовно завищення розміру базового тарифу на перевезення однієї тони вантажу на базову відстань до 3 км для замовників Херсонської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» завдяки необґрунтованого врахування позивачем певних витрат при розрахунку тарифу спростовується наступним.

223. Згідно з Методичними рекомендаціями базові тарифи визначаються на єдиних принципах формування структури тарифу і методів визначення його складових (пункт 9 Методичних рекомендацій).
224. Загальний рівень тарифів на промисловому залізничному транспорті визначається, враховуючи єдиний механізм формування структури тарифів, як різновидності планової ціни та єдиних методів визначення складових частин, на підставі питомих нормативних витрат. Питома нормативна собівартість відображає всі планові зміни ціни, заробітної плати, амортизації та інших складових частин (пункт 21 Методичних рекомендацій).
225. Вартість кожного виду послуг визначається самостійно кожною філією ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» на базі індивідуальних витрат в розрізі видів послуг та технологій перевезень (пункт 22 Методичних рекомендацій).
226. Базовим періодом для визначення показників, що мають бути закладені до розрахунку вартості послуг приймається, як правило, рік (пункт 23 Методичних рекомендацій).
227. Основою для формування планової вартості основних видів послуг та інших послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів є технологічний процес, плановий (очікуваний) річний обсяг робіт, нормативи витрат праці, матеріалів та інших ресурсів. Інші витрати, що включаються до вартості послуг кожної окремої філії, визначаються за фактичними показниками року, попереднього розрахунковому або очікуваними показниками (пункт 24 Методичних рекомендацій).
228. Недотримання вимог Методичних рекомендацій у вигляді врахування в матеріальних витратах вартості витрат палива та мастильних матеріалів на експлуатацію крана КДЕ, закладеної у тариф 2 та 3 (Таблиця 2) призвело до встановлення завищеної вартості послуги з перевезення однієї тони вантажу та, як наслідок, затвердження наказами Філії від «Інформація, доступ до якої обмежено» (тариф 2) та від «Інформація, доступ до якої обмежено» (тариф 3) завищеного тарифу на вказану послугу.
229. Встановлення ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії завищеної вартості вказаної послуги призвело до отримання суб'єктами господарювання, у тому числі ПрАТ «Дніпровський термінал», послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом за завищеними та необґрунтованими цінами, що було б неможливо за умов існування значної конкуренції на ринку.
230. Таким чином, доводи, наведені ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» у запереченнях не спростовують висновків Відділення про вчинення ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії порушень законодавства про захист економічної конкуренції.

11. ЗАПЕРЕЧЕННЯ ВІДПОВІДАЧА ТА ЇХ СПРОСТУВАННЯ

231. Станом на дату прийняття рішення по справі Заявник не надав заперечень та зауважень до подання з попередніми висновками від 27.02.2024 № 65/03/32п у справі № 78-01/2023.

12. ОСТАТОЧНІ ВИСНОВКИ У СПРАВІ

232. Відповідно до частини третьої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.
233. Зловживання монопольним (домінуючим) становищем за умовами пункту 2 статті 50 цього Закону визнається порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.
234. Таким чином, з огляду на наявність монопольного (домінуючого) становища Філії на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії ПрАТ «МППЗТ» в особі Херсонської філії:
- дії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, що полягають у встановленні у період з 01.04.2019 по 30.06.2020 економічно необґрунтованої вартості послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 2 статті 50 та пунктом 1 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії шляхом

встановлення таких цін реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку;

- дії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії, що полягають у застосуванні у період з 01.02.2018 по 31.03.2019 різних цін (тарифів) на послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 2 статті 50 та пунктом 2 частини 2 статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монополюним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Херсонської філії шляхом застосування різних цін до рівнозначних угод без об'єктивно виправданих на те причин.

13. ВИЗНАЧЕННЯ РОЗМІРУ ШТРАФУ

235. Згідно з абзацом другим частини другої статті 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» за порушення, визначене пунктом 2 статті 50 цього Закону, накладається штраф у розмірі до десяти відсотків доходу (виручки) суб'єкта господарювання від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за останній звітний рік, що передував року, в якому накладається штраф.
236. На вимогу Відділення від 21.03.2024 № 65-02/861 ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» листом від 28.03.2024 № 01-19/606/24 (вх.№ 65-01/962 від 02.04.2024) повідомило, що у зв'язку з військовою агресією РФ, постійними обстрілами та замінуванням територій протягом 2023 року Херсонська філія послуги з перевезення вантажів не надавала. У зв'язку з відсутністю договірних відносин та неможливістю надання послуг, Херсонська філія у 2023 році не отримувала дохід (виручку) від надання послуг перевезень вантажів.
237. Зазначені обставини враховані при розрахунку розміру штрафу.
238. Листом від 29.03.2024 № 732/5/21-22-04-05-16 (вх. № 65-01/1053 від 09.04.2024) Головне управління Державної податкової служби у Херсонській області, Автономній республіці Крим та м.Севастополі повідомило, що податкова та фінансова звітність за 2023 рік Херсонською філією ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» не надавалась.
239. Листом від 09.04.2024 № 933/5/31-00-04-02-05 (вх. № 65-01/1116 від 16.04.2024) Центральне міжрегіональне управління Державної податкової служби по роботі з великими платниками податків повідомило, що Херсонська філія ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» не є окремим платником податку на прибуток підприємств та не подає окрему фінансову звітність, зокрема форму 2 «Звіт про фінансовий результат (Звіт про сукупний дохід)».
240. Відповідно до абзацу першого частини п'ятої статті 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції», якщо доходу (виручки) немає або відповідач на вимогу органів Антимонопольного комітету України, голови його територіального відділення не надав розмір доходу (виручки), штраф, передбачений абзацом другим частини другої цієї статті, накладається у розмірі до двадцяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Відповідно до пункту 2 розділу II «Прикінцеві та перехідні положення» Закону України від 09.08.2023 № 3295-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства про захист економічної конкуренції та діяльності Антимонопольного комітету України» справи про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, розгляд яких розпочато до дня набрання чинності цим Законом, розглядаються відповідно до законодавства, яке діяло до дня набрання чинності цим Законом.

Ураховуючи вищевикладене, керуючись статтями 7, 12¹, 14 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 48, 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» пунктами 3, 11 Положення про територіальне відділення Антимонопольного комітету України, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 23.02.2001 за № 32-р, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 30.03.2001 за № 291/5482 (із змінами і доповненнями), пунктом 26 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19.04.1994 №5, зареєстрованим в

Міністерстві юстиції України 06.05.1994 за № 90/299 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29.06.1998 № 169-р) (із змінами), перший відділ досліджень і розслідувань Південного міжобласного територіального відділення Антимонопольного комітету України

ПОСТАНОВИЛА :

1. Визнати, що приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») в особі Херсонської філії (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») відповідно до частини 1 статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» займало монопольне становище на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Херсонської філії у період з 01.02.2018 по 30.06.2020, оскільки не мало на цьому ринку жодного конкурента, тобто з часткою 100%.
2. Визнати дії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») в особі Херсонської філії (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено»), що полягають у встановленні у період з 01.04.2019 по 30.06.2020 економічно необґрунтованої вартості послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км, порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 2 статті 50 та пунктом 1 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Херсонської філії шляхом встановлення таких цін реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
3. Визнати дії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») в особі Херсонської філії (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено»), що полягають у застосуванні у період з 01.02.2018 по 31.03.2019 різних цін (тарифів) на послуги з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3 км, порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 2 статті 50 та пунктом 2 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення 1 тони вантажу на відстань до 3-х км на території м. Херсон, де розташовані під'їзні залізничні колії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Херсонської філії шляхом застосування різних цін до рівнозначних угод без об'єктивно виправданих на те причин.
4. За порушення, вказане у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, накладати на приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») в особі Херсонської філії (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») штраф у розмірі 7 500 (сім тисяч п'ятсот) грн.

5. За порушення, вказане у пункті 3 резолютивної частини цього рішення, накласти на приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») в особі Херсонської філії (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація, доступ до якої обмежено», місцезнаходження: «Інформація, доступ до якої обмежено») штраф у розмірі 7 500 (сім тисяч п'ятсот) грн.

Відповідно до частини третьої статті 56 Закону України «Про захист економічної конкуренції», штраф підлягає сплаті у двомісячний строк з дня одержання рішення про накладення штрафу.

Відповідно до частини восьмої статті 56 Закону України «Про захист економічної конкуренції», протягом п'яти днів з дня сплати штрафу суб'єкт господарювання зобов'язаний надіслати до Південного міжобласного територіального відділення Антимонопольного комітету України документи, що підтверджують сплату штрафу.

Рішення може бути оскаржене до господарського суду у двомісячний строк з дня його одержання.

Голова Колегії

Андрій БОРИСЕНКО