



**АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ
СУМСЬКЕ ОБЛАСНЕ ТЕРИТОРІАЛЬНЕ ВІДДІЛЕННЯ**

**РІШЕННЯ
АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ**

03.03.2016

м. Суми

№ 9

Справа № 03-06/29-2015

**Про порушення законодавства про захист
економічної конкуренції та накладення штрафу**

Адміністративна колегія Сумського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України, розглянувши подання про попередні висновки у справі за № 03-06/29-2015 від 15.09.2015 за №168 та матеріали зазначеної справи,

ВСТАНОВИЛА:

Сумське обласне територіальне відділення Антимонопольного комітету України (далі – *Тервідділення*) за дорученням Антимонопольного комітету України (далі – *Комітет*) від 20.03.2015 за № 13-09/190 здійснює контроль за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції суб'єктами господарювання – автомобільними перевізниками при зміні розміру тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та відповідними органами місцевого самоврядування при виконанні покладених на них законодавством функцій щодо встановлення та контролю за тарифами на транспортні послуги. Слід зазначити, що органи *Комітету* при цьому контролюють дотримання порядку встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів, а порушення такого порядку розглядається як порушення законодавства про захист економічної конкуренції.

Зокрема, *Тервідділенням* проаналізовано порядок зміни тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м.Глухів.

У зв'язку із виявленням в діях фізичної особи-підприємця Дмитренка О.А., які полягають у порушенні у березні 2015 року діючого в Україні порядку розрахунку тарифів, що регламентується Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженою Міністерством транспорту та зв'язку України наказом від 17.11.2009 №1175, обов'язковою для визначення обґрунтованого розміру тарифу на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, ознак порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування у відповідних територіальних межах м.Глухів, що можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку, розпорядженням адміністративної колегії *Тервідділення* від 14.07.2015 за №53 було розпочато розгляд справи №03-06/29-2015.

В ході збору і аналізу доказів у справі встановлено таке.

За інформацією виконавчого комітету Глухівської міської ради (далі – *Міськвиконком*), у м.Глухів послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування (далі – *послуги з перевезення пасажирів*) у 2015 році надають 2 автомобільних перевізники: фізична особа-підприємець Дмитренко О.А.(далі – *ФОП Дмитренко О.А.*) на маршрутах №№4-П, 7-П, 8-П - в звичайному режимі руху, на маршрутах №№1,2,3,4,10 - в режимі маршрутного таксі; фізична особа-підприємець Буйда Н.М. - на маршрутах №5 та №6 в

режимі маршрутного таксі.

У зв'язку з розглядом справи №03-06/29-2015, з метою визначення становища *ФОП Дмитренко О.А.* на ринку, проведено дослідження ринку «послуги з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування», з урахуванням положень Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України від 5 березня 2002 року за №49-р, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 1 квітня 2002 року за № 317/6605 (далі – *Методика визначення монопольного (домінуючого) становища*).

Товарні межі ринку

Перевезення пасажирів автомобільним транспортом відповідно до статті 9 Закону України «Про ліцензування окремих видів господарської діяльності» та статті 9 Закону України «Про автомобільний транспорт» підлягає ліцензуванню. Зокрема, ліцензія видається на господарську діяльність з надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами.

Статтею 35 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачено, що послуги пасажирського автомобільного транспорту поділяються на послуги з перевезення пасажирів автобусами, на таксі та легковими автомобілями на замовлення.

При цьому послуги з перевезення пасажирів автобусами можуть надаватися за видами режимів організації перевезень: регулярні, регулярні спеціальні, нерегулярні.

Автобусні маршрути за видами сполучень поділяються на: міські, приміські, міжміські, міжнародні, а за видами перевезень – на загального користування, спеціальних перевезень, нерегулярних перевезень.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про автомобільний транспорт», автобусний маршрут міський – автобусний маршрут, який не виходить за межі території населеного пункту; автобусний маршрут загального користування – автобусний маршрут, на якому здійснюють регулярні пасажирські перевезення.

Перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування може здійснюватися у режимах: звичайному, експресному, маршрутного таксі.

Відповідно до статті 1 Закону:

перевезення пасажирів у звичайному режимі руху – перевезення пасажирів автобусами на маршруті загального користування з дотриманням усіх зупинок, передбачених розкладом руху;

перевезення пасажирів у режимі маршрутного таксі – перевезення пасажирів на міському чи приміському автобусному маршруті загального користування за розкладом руху, в якому визначається час відправлення автобусів з початкового та кінцевого пунктів маршруту з висадкою і посадкою пасажирів чи громадян на їхню вимогу на шляху прямування автобуса в місцях, де це не заборонено правилами дорожнього руху.

Перевезення пасажирів автобусами в режимі регулярних пасажирських перевезень здійснюють автомобільні перевізники на автобусних маршрутах загального користування на договірних умовах із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

Згідно із вимогами статті 43 Закону України «Про автомобільний транспорт», визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах. Порядок проведення зазначених конкурсів згідно із статтею 44 Закону визначає Кабінет Міністрів України, зокрема, наразі діє Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 за №1081 (із змінами).

Статтею 43 Закону також визначено, що об'єктом конкурсу можуть бути: маршрут (кілька маршрутів), оборотний рейс (кілька оборотних рейсів).

Відповідно до статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» до обов'язкових умов конкурсу на перевезення пасажирів належить:

визначена органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування обґрунтована структура парку автобусів, що працюватимуть на маршруті загального користування, за пасажиромісткістю, класом, технічними та екологічними показниками;

державні соціальні нормативи у сфері транспортного обслуговування населення.

Договір з переможцем конкурсу (або дозвіл) органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування укладають (або надають) на термін від трьох до п'яти років.

Як встановлено статтею 45 Закону України «Про автомобільний транспорт», у конкурсі на визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування можуть брати участь автомобільні перевізники, які мають ліцензію на той вид послуг, що виносять на конкурс, на законних підставах використовують у достатній кількості сертифіковані автобуси відповідного класу, відповідають вимогам статті 34 цього закону (виконувати вимоги Закону, утримувати транспортні засоби в належному технічному і санітарному стані, забезпечувати проведення медичного контролю стану здоров'я водіїв тощо).

Статтею 6 Закону встановлено, що органи місцевого самоврядування формують мережу міських автобусних маршрутів загального користування і здійснюють контроль за виконанням транспортного законодавства на відповідній території згідно з повноваженнями, визначеними законами України.

Згідно зі статтею 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» організація пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган міської (сільської, селищної) ради відповідного населеного пункту.

При цьому відповідно до статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» організатор перевезень зобов'язаний, зокрема:

- проводити конкурс на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;

- забезпечувати укладання договору на автобусних маршрутах загального користування із автомобільним перевізником - переможцем конкурсу на міських автобусних маршрутах загального користування та забезпечувати контроль за виконанням ними умов договору.

Автомобільний перевізник – переможець конкурсу повинен самостійно забезпечувати перевезення.

Слід зазначити, що тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування виходячи із приписів статті 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» є регульованими і встановлюються виконавчими комітетами відповідних міських (сільських, селищних) рад.

Отже, для здійснення перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування (зокрема, в режимі маршрутної таксі, як то здійснюється у м.Глухів) діють певні правила:

- для здійснення перевезень суб'єкти господарювання повинні мати відповідні ліцензії;
- відбір перевізників для надання послуг на зазначених маршрутах здійснюється на конкурсних засадах;

- умови конкурсу встановлює організатор перевезень – виконавчий комітет міської ради, який, зокрема, визначає маршрутну мережу, необхідну кількість автобусів, їх пасажиромісткість, клас, технічні та екологічні показники, яким має відповідати переможець конкурсу;

- перевезення здійснюються за договорами, укладеними організатором перевезень з переможцем конкурсу;

- тарифи на послуги з перевезення встановлюються виконавчими комітетами міських (селищних, сільських) рад, а не самостійно перевізниками.

Товарними межами досліджуваного ринку визначено «послуги з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування».

Територіальні (географічні) межі ринку

Електротранспорт у м.Глухів відсутній.

Міськвиконком як організатор перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування у м.Глухів визначив перевізників:

у 2011 році - на маршрутах №№ 1,2 (договори, відповідно, від 14.11.2011 №48 та від 14.11.2011 №49, укладені із *ФОП Дмитренко О.А.*);

у 2013 році – на маршрутах №№4-П, 7-П (договори, відповідно, від 01.08.2013 №58 та від 01.08.2013 №59, укладені із *ФОП Дмитренко О.А.*);

у 2014 році – на маршрутах № 3, № 4, №10 (договори, відповідно, від 10.07.2014 №61, від 08.12.2014 №65 та від 12.01.2015 №68, укладені із *ФОП Дмитренко О.А.*); на маршрутах №5 та №6 (договори, відповідно, від 08.12.2014 №66 та від 08.12.2014 №67, укладені із *ФОП Буйда*

Н.М.), на маршруті №8-П (договір від 01.10.2014№63, укладений із *ФОП Дмитренком О.А.*).

За даними *Міськвиконкому* (лист від 28.04.2015 №03-15/412), інтервал руху автобусів за маршрутами: № 4-П – 2 год.54 хв., № 7-П- 2 год.50 хв., № 8-П- 5 год, №№ 1,2,3,5,6 – 20 хв., № 4 – 15 хв., № 10 – 1 год.

Необхідно зауважити, що за результатами аналізу схем автобусних маршрутів м.Глухів та паспортів маршрутів, маршрути № 4-П «вул.Пархоменко – Центр - вул.Некрасова», № 7-П «вул.Веригінська – Центр - вул.Покровська», № 8-П «с.Сліпород – вул.Заводська – вул.Пушкіна», № 1 «Гумотекс» – Залізнична станція «Глухів», № 2 «ЦРЛ – Школа №5», № 3 «вул. Заводська – вул. Пушкіна», № 4 «вул. Некрасова – вул.Пархоменко», №10 «вул. Матросова – НВФ «Модуль», що обслуговуються *ФОП Дмитренком О.А.*, не мають спільних діляниць з маршрутами №5 «Агрофірма «Усівська»- вул.Гоголя - вул.Хреннікова» та №6 «вул.Шевченка - вул.Путивльська», що обслуговуються *ФОП Буйда Н.М.*

При цьому кожен маршрут обслуговується одним *перевізником*, тобто, кожен із суб'єктів господарювання, що на законних підставах здійснюють перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м.Глухів, в межах відповідного маршруту не має конкурентів. При цьому відсутня і потенційна конкуренція, обумовлена суттєвими бар'єрами вступу на ринок «послуги з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування».

З огляду на те, що *перевізниками* встановлюються однакові тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, що здійснюються в режимі маршрутної таксі, а перевезення *ФОП Дмитренком О.А.* пасажирів в звичайному режимі руху на маршрутах №4-П, №7-П та №8-П здійснювались до 17 березня 2015 року за тим же тарифом, що і в режимі маршрутної таксі, і при цьому маршрути, що обслуговуються різними перевізниками, не співпадають, конкуренція між *перевізниками* у м.Глухів відсутня.

Кожний маршрут має певні споживчі властивості, необхідні для забезпечення попиту в переміщенні пасажирів у певному напрямку, у зв'язку з чим автомобільний перевізник, який одноосібно обслуговує відповідний маршрут, набуває певної ринкової влади.

Враховуючи викладене, а також те, що вимоги діючого в Україні порядку розрахунку тарифів порушено саме при визначенні розміру тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, що здійснюються в режимі маршрутної таксі, територіальними межами ринку «послуги з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування» визначено межі кожного з автобусних маршрутів загального користування, перевезення на яких здійснюється *ФОП Дмитренком О.А.* в режимі маршрутної таксі (№№1,2,3,4,10).

Отже, підлягає визначенню становище *ФОП Дмитренка О.А.* на ринку «послуги з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування» в межах міського автобусного маршруту загального користування №1 (*Ринок 1*), в межах міського автобусного маршруту загального користування №2 (*Ринок 2*), в межах міського автобусного маршруту загального користування №3 (*Ринок 3*), в межах міського автобусного маршруту загального користування №4 (*Ринок 4*), в межах міського автобусного маршруту загального користування №10 (*Ринок 5*)(далі разом – *Ринки*) .

Часові межі ринку

Відповідно до пункту 7.1. *Методики визначення монопольного (домінуючого) становища* часові межі ринку визначаються як проміжок часу (як правило – один рік), протягом якого відповідна сукупність товарно-грошових відносин між продавцями (постачальниками, виробниками) і споживачами утворює ринок товару із сталою структурою. В той же час, як визначено пунктом 7.3. цієї методики, проміжок часу менший, ніж один рік, може визнаватися часовими межами ринку за умов, що монопольне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання обумовлене, зокрема, наданням йому особливих прав, повноважень з боку органів місцевого самоврядування.

Монопольне (домінуюче) становище *ФОП Дмитренка О.А.* на *Ринку 1, Ринку 2, Ринку 3, Ринку 4 та Ринку 5* обумовлене наданням йому виконавчим комітетом Глухівської міської ради виключних прав щодо послуг з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах

транспортном загального користування» в межах міських автобусних маршрутів загального користування №1, №2, №3, №4, №10 за результатами відповідних конкурсів, в яких цей перевізник став переможцем.

З огляду на те, що тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, що здійснюються в режимі маршрутного таксі, було підвищено у березні 2015 року, а також зважаючи на те, що маршрут №10 тимчасово (з 1 травня до 1 жовтня 2015 року) було відмінено у зв'язку зі зменшенням пасажиропотоку, часовими межами ринку визначено:

щодо маршрутів № № 1,2,3,4 - 2015 рік та період з 1 січня до 3 березня 2016 року;

щодо маршруту №10 – період з 12 січня до 1 травня 2015 року та з 1 жовтня 2015 року до 3 березня 2016 року.

Бар'єри вступу (виходу) на ринок

Адміністративними бар'єрами вступу на *Ринки* є обмеження, які полягають у необхідності отримання ліцензії для здійснення господарської діяльності з надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами (відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 29.11.2000 за №1755 «Про строк дії ліцензії на провадження певних видів господарської діяльності, розміри і порядок зарахування плати за її видачу» термін дії такої ліцензії необмежений) та у необхідності пройти конкурсний відбір автомобільного перевізника, що обслуговуватиме певний маршрут загального користування, у відповідності до Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від д 03.12.2008 за №1081 (із змінами) (відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» повноваження *Міськвиконкому*); *Міськвиконкомом* укладено договори із переможцями раніше проведених конкурсів, зокрема, із *ФОП Дмитренко О.А.* строком на 3 роки - до 13.11.2016 (маршрути № № 1, 2), до 20.08.2017 (маршрут №3), до 11.01.2018 (маршрути №№ 4, 10).

Отже, інші суб'єкти господарювання можуть вступити на ринки послуг з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування в межах автобусних маршрутів №1 «Гумотекс» – Залізнична станція «Глухів», №2 «ЦРЛ – Школа №5», №3 «вул. Заводська – вул. Пушкіна», №4 «вул. Некрасова – вул.Пархоменко», №10 «вул. Матросова – НВФ «Модуль» у м.Глухів виключно при виконанні одночасно трьох умов:

маючи ліцензії для здійснення господарської діяльності з надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами;

у разі дострокового розірвання організатором перевезень (*Міськвиконкомом*) договору із *ФОП Дмитренко О.А.*;

у разі перемоги при проведенні *Міськвиконкомом* нового конкурсу на перевезення пасажирів на відповідних маршрутах.

Наявність значних адміністративних бар'єрів вступу на *Ринки* фактично унеможлиблює потенційну конкуренцію на ньому.

Економічними бар'єрами є загальноекономічні ризики щодо здійснення господарської діяльності, так як необхідність придбання транспортних засобів та забезпечення умов їх функціонування та збереження, витрати, що пов'язані з утриманням персоналу, традиційні ризики здійснення підприємницької діяльності, необхідність формування стабільного пасажиропотоку, можливість настання форс-мажорних обставин тощо.

Наразі, як свідчить повідомлення *Міськвиконкому* (лист від 02.03.2016 №314/03-14/01), *ФОП Дмитренко О.А.* на договірних засадах здійснює перевезення пасажирів на маршрутах №1 «Гумотекс» – Залізнична станція «Глухів», №2 «ЦРЛ – Школа №5», №3 «вул. Заводська – вул. Пушкіна», №4 «вул. Некрасова – вул.Пархоменко» у 2015 році, а також в межах міського автобусного маршруту загального користування №10 «вул. Матросова – НВФ «Модуль» у м.Глухів.

Зважаючи на те, що у *ФОП Дмитренко О.А.* у досліджуваний період на *Ринках* немає жодного конкурента, у адміністративної колегії *Тервідділення* є підстави визнати, що *ФОП Дмитренко О.А.* в значенні статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» займав монопольне (домінуюче) становище із часткою 100 відсотків на ринку послуг з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування в межах міських автобусних маршрутів загального користування №1 «Гумотекс» – Залізнична

станція «Глухів», №2 «ЦРЛ – Школа №5», №3 «вул. Заводська – вул. Пушкіна», №4 «вул. Некрасова – вул. Пархоменко» у 2015 році та у період з 1 січня до 3 березня 2016 року, а також в межах міського автобусного маршруту загального користування №10 «вул. Матросова – НВФ «Модуль» у м. Глухів у період з 12 січня 2015 до 3 березня 2016 року.

Правова оцінка дій суб'єкта господарювання

Відповідно до статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:

- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;
- стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;
- забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;
- забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.

Реалізація єдиної тарифної політики передбачає затверджену центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, методичку розрахунку тарифів за видами перевезень. Зокрема, наразі діє Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затверджена Міністерством транспорту та зв'язку України наказом від 17.11.2009 №1175 (далі – *Методика розрахунку тарифів*).

Згідно із статтею 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», **встановлення** в порядку і межах, визначених законодавством, тарифів на транспортні послуги належить до повноважень виконавчих комітетів міських рад (а не безпосередньо міських рад). Отже, встановлення обґрунтованості розміру тарифів на перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міських автобусних маршрутах загального користування належить до компетенції відповідних органів місцевого самоврядування, які таким чином виступають регуляторами.

Статтею 11 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначено, що послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами є соціально значущими послугами автомобільного транспорту.

Відповідно до статті 5 Закону України «Про автомобільний транспорт», державне регулювання у сфері автомобільного транспорту, зокрема, державне регулювання цін (тарифів) спрямоване на забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та перевізників (підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб-суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті).

Фізична особа-підприємець Дмитренко О.А. та фізична особа-підприємець Буйда Н.М., здійснюючи перевезення пасажирів на маршрутах загального користування №1,2,3,4,5,6,10 у м. Глухів в режимі маршрутної таксі за тарифом 2,0 грн., у березні 2015 року звернулись до *Міськвиконкому* із заявами про підвищення тарифів на послуги з перевезення пасажирів на окремих маршрутах, які ними обслуговуються.

Так, *ФОП Дмитренко О.А.* (....., Глухівського району, 41442; ідентифікаційний номер), звернувся із заявою щодо підвищення тарифів на маршрутах №№ 1,2,3,4,10, перевезення на яких здійснюється в режимі маршрутної таксі, та додав до заяви відповідні розрахунки тарифів на кожному з цих маршрутів (далі – *Розрахунок тарифу на маршруті*).

Слід зазначити, що за повідомленням *Міськвиконкому* (лист від 28.04.2015 №03-15/412), зазначені розрахунки тарифів здійснено філією «Сумиавтотранссервіс» ДП «Укрінтеравтосервіс» (далі – *Філія ДП «Укрінтеравтосервіс»*), що також підтверджено *Філією ДП «Укрінтеравтосервіс»* (лист від 23.11.2015 №48/8-385).

За інформацією *Міськвиконкому* (лист від 27.08.2015 №1133/03-23), тарифи на послуги з перевезення пасажирів на маршрутах №№1, 2, 3, 4, 5, 6,10 змінено (підвищено до 3,0 грн.) з 17 березня 2015 року шляхом укладання додаткових угод до діючих договорів на перевезення пасажирів.

Зокрема, до договорів №48 (маршрут №1), №49 (маршрут №2), №61 (маршрут №3), №65 (маршрут №4), №68 (маршрут №10), укладених між *Міськвиконкомом* як організатором перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування, та *ФОП Дмитренко О.А.*, 17 березня 2015 року підписано відповідні додаткові угоди, згідно із якими тариф, що діє на маршруті, складає 3,0 грн., тариф на перевезення дітей шкільного віку на навчальний період з 1 вересня по 31 травня (за наявності учнівського квитка загальноосвітньої школи) – 2,0 грн. (без компенсації за рахунок бюджетних коштів різниці в тарифах). Одночасно у паспортах маршрутів були зроблені відповідні відмітки про вартість проїзду за кожним маршрутом, що обслуговується *ФОП Дмитренко О.А.*

Отже, *Міськвиконком*, нехтуючи вимогами Законів України «Про місцеве самоврядування в Україні» та «Про автомобільний транспорт», самоусунувся від своїх повноважень по встановленню тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м.Глухів: останнім не приймалось ні рішень про порядок зміни тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах у м.Глухів, ні рішень щодо встановлення тарифів на зазначені послуги (лист *Міськвиконкому* від 28.04.2015 №03-15/412).

З цього приводу слід зауважити, що:

по-перше, в рішеннях Вищого господарського суду України від 04.11.2010 (справа № К-18145/10), від 19.07.2011 (справа №3/106-09), від 17.05.2011 (справа №7/160-О-10), зокрема, зазначено, що «тарифи на дані пасажирські перевезення не встановлюються самостійно перевізниками, їх встановлюють уповноважені органи місцевого самоврядування та їх виконавчі органи на підставі рішень, які є обов'язковими для виконання на відповідній території» ;

по-друге, за роз'ясненням Міністерства юстиції України від 29.10.2007 №20-34-1441 на звернення Запорізького обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України, відповідно до статті 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» (в редакції, чинній на той час) до власних повноважень виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належать встановлення (погодження) в порядку і межах, визначених законодавством, тарифів, зокрема, щодо оплати транспортних послуг.

Пунктом 1.6 *Методики розрахунку тарифів* передбачено, що перегляд рівня тарифів повинен здійснюватись у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, в тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10 відсотків.

Методикою розрахунку тарифів передбачено, що тариф на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, що здійснюються в режимі маршрутної таксі (вартість разового проїзду одного пасажирів), обернено пропорційно залежить від запланованого на рік обсягу перевезень пасажирів на маршруті, що має ґрунтуватися на фактичних даних і обґрунтовується перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюється за результатами обстеження пасажиропотоків.

Разом з тим аналіз *Розрахунків тарифів на маршруті* (а саме на маршрутах №№ 1,2,3,4,10) *ФОП Дмитренка О.А.* показав, що перевізником для обґрунтування підвищення тарифу на послуги з перевезення пасажирів замість *Методики розрахунку тарифів* застосовано документ, що втратив свою чинність, а саме Методичні рекомендації визначення рівня тарифів на послуги пасажирського автотранспорту загального користування, затверджені наказом Міністерства транспорту України 25.06.2003 № 461 (далі - *Методичні рекомендації визначення рівня тарифів*).

Згідно із *Методичними рекомендаціями визначення рівня тарифів* тариф на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування розраховується за формулою:

$$T = S \times (1 + R),$$

де: T - величина тарифу на послуги пасажирського транспорту (грн./пас.);

S - собівартість перевезень (грн./пас.);

R - коефіцієнт рентабельності перевезень, який дозволяє враховувати рівень прибутковості роботи перевізника.

При цьому собівартість перевезень розраховується за формулою:

$$S_{\text{пас}} = \frac{S_{1 \text{ км}} \times l_{\text{сер}}}{q \times \gamma \times \beta}, \text{ грн./пас.},$$

де: $S_{1 \text{ км}}$ - собівартість виконання 1 км пробігу, грн./км;

$l_{\text{сер}}$ - середня відстань поїздки 1 пасажирів, км ($l_{\text{сер}}$ в містах встановлюється за даними обстеження пасажиропотоків);

q - пасажиромісткість одиниці рухомого складу, місць для сидіння (для міських перевезень - загальна пасажиромісткість);

γ - коефіцієнт використання пасажиромісткості;

β - коефіцієнт використання пробігу.

Отже, розрахунок тарифу за цією методикою ґрунтується на використанні даних про середню відстань поїздки 1-го пасажирів та коефіцієнтів використання пасажиромісткості та пробігу.

Діюча наразі *Методика розрахунку тарифів* передбачає розрахунок тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у режимі маршрутного таксі, за формулою:

$$T_{\text{м}}' = \frac{S_{\text{п}}' + \Pi_{\text{п}}'}{Q_{\text{п}}'}, \text{ грн./пас.},$$

де: $T_{\text{м}}$ - тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у режимі маршрутного таксі;

$S_{\text{п}}'$ - планова собівартість послуг на маршруті на рік, грн;

$\Pi_{\text{п}}'$ - плановий прибуток на маршруті на рік, грн;

$Q_{\text{п}}'$ - запланований на рік обсяг перевезень пасажирів на маршруті, пас.; обґрунтовується Перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюється за результатами обстеження пасажиропотоків.

Діюча методика розрахунку тарифів ґрунтується на загальних принципах розрахунку (калькулювання) цін (тарифів) - виходячи із річних витрат та річного обсягу виробництва продукції (надання послуг) в натуральних показниках.

Отже, між *Методичними рекомендаціями визначення рівня тарифів* та *Методикою розрахунку тарифів* існує принципова різниця у підходах щодо розрахунку тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування (зокрема, в режимі маршрутного таксі).

Пунктом 2.2 *Методики розрахунку тарифів* визначено, що витрати, об'єктивне нормування яких неможливе, плануються, зокрема, з урахуванням економічно обґрунтованих фактичних витрат перевізника за попередній рік. Разом з тим жодних підтверджуючих документів з цього питання автомобільним перевізником не додано до Розрахунків тарифів на маршрутах.

Аналіз *Розрахунків тарифів на маршрутах* показав, що для розрахунку нового тарифу, зокрема, на маршруті № 1 (довжина якого 4, 6 км, тривалість рейсу 18 хв.) *ФОП Дмитренко О.А.*

враховано собівартість виконання 1 км пробігу у розмірі 3,45 грн./км, середню відстань поїздки 1 пасажир у розмірі 3,284 км, пасажиромісткість одиниці рухомого складу (19 пасажирів), коефіцієнт використання пасажиромісткості у розмірі 0,286, коефіцієнт використання пробігу у розмірі 0,979. Визначивши собівартість виконання 1 км пробігу та застосувавши формулу для розрахунку тарифу згідно із *Методичними рекомендаціями визначення рівня тарифів*, *ФОП Дмитренко О.А* визначив, що обґрунтованим тарифом на *послуги з перевезення пасажирів* на маршруті №1 є 3,79 грн.

Для розрахунку нового тарифу на маршруті №2 (довжина якого 4,9 км, тривалість рейсу 15 хв.) *ФОП Дмитренко О.А* враховано собівартість виконання 1 км пробігу у розмірі 3,47 грн./км, середню відстань поїздки 1 пасажир у розмірі 3,463 км, пасажиромісткість одиниці рухомого складу (19 пасажирів), коефіцієнт використання пасажиромісткості у розмірі 0,291, коефіцієнт використання пробігу у розмірі 0,981. Визначивши собівартість виконання 1 км пробігу та застосувавши формулу для розрахунку тарифу згідно із *Методичними рекомендаціями визначення рівня тарифів*, *ФОП Дмитренко О.А* визначив, що обґрунтований тариф на *послуги з перевезення пасажирів* на маршруті №2 становить 3,81 грн.

Аналогічно, тобто, із застосуванням *Методичних рекомендацій визначення рівня тарифів* замість *Методики розрахунку тарифів*, *ФОП Дмитренко О.А* здійснено розрахунки тарифів на маршрутах №3 (довжина маршруту 7 км, тривалість рейсу 20 хв.), №4 (довжина маршруту 7 км, тривалість рейсу 13 хв.), №10 (довжина маршруту 8,4 км, тривалість рейсу 1 год.42 хв.).

Слід зазначити, що коефіцієнт використання пасажиромісткості, тобто відношення кількості перевезених пасажирів до пасажиромісткості транспортного засобу, свідчить про оптимальність вибору типу рухомого складу для роботи на конкретному маршруті з урахуванням реального пасажиропотоку.

Порядком організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 15.07.2013 № 480, передбачено, що у разі використання пасажиромісткості на 50 % ставиться питання про зменшення кількості рейсів, а менше 50 % - про доцільність існування маршруту.

З огляду на це низький коефіцієнт використання пасажиромісткості на маршруті №1 у розмірі 0,286 (перевезення за рейс в середньому 5 пасажирів автобусом місткістю 19 пасажирів), на маршруті №2 у розмірі 0,291 (перевезення за рейс 5,5 пасажирів автобусом місткістю 19 пасажирів), на маршруті №3 у розмірі 0,413 (перевезення за рейс в середньому 7,8 пасажирів автобусом місткістю 19 пасажирів), на маршруті №4 у розмірі 0,326 (перевезення за рейс в середньому 7,2 пасажирів автобусом місткістю 22 пасажирів) за умови визначення організатором перевезень (*Міськвиконкомом*) обґрунтованої структури автопарку для перевезення пасажирів на зазначених маршрутах загального користування свідчить про свідоме заниження зазначеного показника у *Розрахунках тарифів на маршрутах*. Зниження коефіцієнта використання пасажиромісткості свідчить про заниження показника запланованого на рік обсягу перевезення пасажирів, що прямо пропорційно залежні між собою.

В той же час *Методика розрахунку тарифів* визначає механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування і є обов'язковою для застосування органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та **автомобільними перевізниками** незалежно від їх відомчої підпорядкованості, форми власності та організаційно-правової форми господарювання; остання є обов'язковою для застосування під час встановлення регульованого тарифу органами виконавчої влади та місцевого самоврядування на послуги пасажирського автомобільного транспорту.

Слід зазначити, що *ФОП Дмитренко О.А* до *Розрахунків тарифів на маршрутах* додав Таблиці обстеження пасажиропотоку на маршрутах №№ 1,2,3,4,10, який було проведено у лютому 2015 року (по 3 дні на кожному маршруті). При цьому всупереч вимогам *Методики розрахунку тарифів*, пунктом 2.3 якої визначено, що під час розрахунку тарифу загальний обсяг транспортної роботи та загальна кількість перевезених пасажирів, у тому числі з урахуванням пільгових категорій пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, обґрунтовуються перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюються за результатами обстеження пасажиропотоків, дані цих обстежень використані не для визначення автомобільним перевізником запланованого на рік обсягу перевезень пасажирів на кожному маршруті, а для розрахунку середнього показника коефіцієнту

використання пасажиромісткості. Отже, *ФОП Дмитренко О.А.* не визначив та не обґрунтував запланований на рік обсяг перевезень пасажирів на маршрутах №№ 1,2,3,4,10, як того вимагає пункт 2.3. *Методики розрахунку тарифів.*

Таким чином, при розрахунку тарифів на маршрутах № № 1,2,3,4,10 *ФОП Дмитренко О.А.* не дотримано вимог *Методики розрахунку тарифів* (не використаний показник запланованого річного обсягу перевезень пасажирів).

За таких обставин дії *ФОП Дмитренко О.А.*, в умовах значної (ефективної) конкуренції суб'єкти господарювання – перевізники, з метою здобуття переваг у боротьбі за споживача (пасажирів), при формуванні тарифів використовують реальну кон'юнктуру на інших товарних ринках, зокрема, дійсну вартість паливно-мастильних матеріалів, запчастин до автобусів, а також реальний обсяг перевезення пасажирів, що сприяє можливості запропонувати пасажирів найкращу ціну послуги з перевезення, забезпечивши при цьому баланс між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання, як то передбачено статтею 10 Закону України «Про автомобільний транспорт».

Натомість, користуючись ринковою владою, *ФОП Дмитренко О.А.* при розрахунку тарифів на послуги з перевезення пасажирів на маршрутах, що ним обслуговуються, не дотримується встановленого порядку розрахунку тарифів, що з огляду на довільне застосування цих розрахунків (тарифи встановлено у розмірі 3,0 грн. замість розрахованих 3,79 грн., 3, 81 грн. тощо) свідчить про те, що перевізник усвідомлює їх неадекватність реальному стану речей. При цьому споживачі його послуг (пасажирів) вимушені мати справу з ринковим лідером, якого неможливо уникнути, а їх економічні інтереси при оплаті послуг з перевезення на маршрутах №№1,2,3,4,10 у м.Глухів можуть бути ущемлені із-за необхідності сплачувати за тарифами, які із-за порушення перевізником вимог *Методики розрахунку тарифів* при їх розрахунку було б неможливо встановити в умовах значної конкуренції.

За таких обставин дії *ФОП Дмитренко О.А.*, які полягають у порушенні у березні 2015 року діючого в Україні порядку розрахунку тарифів, що регламентується *Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту*, затвердженою Міністерством транспорту та зв'язку України наказом від 17.11.2009 №1175, для визначення обґрунтованого розміру тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, кваліфікуються як порушення, передбачене пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування у територіальних межах міських автобусних маршрутів №№1,2,3, 4,10 у м.Глухів, що можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

На виконання вимог пункту 26 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції (Правила розгляду справ), затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року за №5, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 6 травня 1994 року за №90/299 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року за №169-р) (зі змінами), копію подання з попередніми висновками у справі №03-06/29-2015 від 15.09.2015 за №168 (далі – *Подання тервідділення*) із супроводжувальним листом від 17.09.2015 № 03-06/2515 *Тервідділенням* було надіслано відповідачу.

За результатами розгляду *Подання тервідділення* *ФОП Дмитренко О.А.* не надав зауважень чи заперечень.

Відповідно до статті 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» вчинення суб'єктом господарювання порушення у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку тягне за собою накладення штрафу 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.

За інформацією *ФОП Дмитренко О.А.* (зареєстровано в *Тервідділенні* 25.02.2016 за №03-06/466), його виручка від реалізації товарів, робіт, послуг за 2015 рік склала . тис. грн.

При визначенні розміру штрафу враховано:

- *ФОП Дмитренко О.А.* за період застосування тарифу у розмірі 3,0 грн. отримав виручку від

надання послуг міських пасажирських перевезень на маршрутах №№ 1,2,3,4,10 у розмірі грн. (лист *ФОП Дмитренко О.А.*, зареєстрований в Тервідділенні 03.03.2016 за №03-06/523);

- визначений розрахунковим шляхом розмір доходу від надання послуг міських пасажирських перевезень, прямо пов'язаного з порушенням, становить 133 638 грн.;

- пом'якшуючі обставини, що полягають у :

вчиненні порушення внаслідок певного впливу органу місцевого самоврядування - виконавчого комітету Глухівської міської ради, який самоусунувся від своїх повноважень по встановленню тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м.Глухів;

співпраці *ФОП Дмитренко О.А.* з Тервідділенням під час розгляду справи.

Враховуючи викладене, керуючись статтями 12, 12¹, 14 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 48, 50 і 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції», пунктами 3, 11 Положення про територіальне відділення Антимонопольного комітету України, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 23 лютого 2001 р. №32-р, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 30 березня 2001 р. №291/5482 (із змінами), пунктом 32 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції (Правил розгляду справ), затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року №5, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 6 травня 1994р. за № 90/299 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року №169-р) (із змінами), адміністративна колегія Сумського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України

ПОСТАНОВИЛА:

1. Визнати, що фізична особа-підприємець Дмитренко О.А. (ідентифікаційний номер [REDACTED]) займає монопольне (домінуюче) становище у 2015 році та у період з 1 січня до 3 березня 2016 року на ринку послуг з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування в межах міських автобусних маршрутів загального користування №1,2,3,4 у м.Глухів та у період з 12 січня 2015 року до 3 березня 2016 року - на ринку послуг з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування в межах міського автобусного маршруту загального користування №10 у м.Глухів із часткою 100 відсотків.

2. Визнати, що дії фізичної особи-підприємця Дмитренко О.А. (ідентифікаційний номер [REDACTED]), які полягають у порушенні у березні 2015 року діючого в Україні порядку розрахунку тарифів, що регламентується Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженою Міністерством транспорту та зв'язку України наказом від 17.11.2009 №1175, для визначення обґрунтованого розміру тарифу на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування у територіальних межах міських автобусних маршрутів №№1,2,3, 4,10 у м.Глухів, що можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

3. Відповідно до статті 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» за вчинене порушення законодавства про захист економічної конкуренції, зазначене у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, накласти на фізичну особу - підприємця Дмитренко О.А. (ідентифікаційний номер [REDACTED]) штраф у розмірі 20 045 гривень (двадцять тисяч сорок п'ять гривень).

4. Зобов'язати фізичну особу-підприємця Дмитренко О.А. (ідентифікаційний номер [REDACTED]) у **місячний термін** з дня одержання рішення припинити порушення, зазначене у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, шляхом підготовки розрахунків тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування

№№1,2,3,4,10 у відповідності до Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затвердженої Міністерством транспорту та зв'язку України наказом від 17.11.2009 №1175, та звернення до виконавчого комітету Глухівської міської ради із відповідною заявою про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів на зазначених маршрутах м.Глухів.

Відповідно до частини 3 статті 56 Закону України «Про захист економічної конкуренції» особа, на яку накладається штраф за рішенням органу Антимонопольного комітету України, сплачує його у двомісячний строк з дня одержання рішення про накладення штрафу.

Згідно з частиною 8 статті 56 Закону України «Про захист економічної конкуренції» протягом п'яти днів з дня сплати штрафу суб'єкт господарювання зобов'язаний надіслати до територіального відділення Антимонопольного комітету України документи, що підтверджують сплату штрафу.

Відповідно до статті 60 Закону України «Про захист економічної конкуренції» рішення може бути оскаржене до господарського суду у двомісячний строк з дня його одержання.

Голова адміністративної колегії

Є.М.Касьян