



**АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ
СУМСЬКЕ ОБЛАСНЕ ТЕРИТОРІАЛЬНЕ ВІДДІЛЕННЯ**

**РІШЕННЯ
АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ**

14 травня 2020 року

м. Суми

№7

Справа №02-06/06-2020

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

Приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» у 2017, 2018, 2019 роках та у поточному періоді 2020 року займало монопольне (домінуюче) становище на ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району з часткою 100 відсотків.

Приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Сумської філії встановлювало економічно необґрунтовану вартість послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, що за результатами розгляду справи №02-06/06-2020 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 вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району, шляхом встановлення таких цін, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

Приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Сумської філії надавало товариству з обмеженою відповідальністю «Сумитеплоенерго», як одному із найкрупніших контрагентів, послуги з перевезення вантажів за разовими заявками, що тягне за собою збільшення вартості цих послуг на 20 відсотків; запровадило як оплатні послуги «переведення стрілок», «встановлення чи вилучення гальмівних башмаків», що фактично є елементами технологічного процесу обслуговування та організації руху на власних під'їзних коліях, що за результатами розгляду справи №02-06/06-2020 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 вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району, шляхом встановлення таких інших умов, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

На приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» за вчинені порушення накладено штрафи, відповідно, у розмірі 51000 (п'ятдесят одна тисяч) гривень та 17 000 (сімнадцять тисяч) гривень.

Адміністративна колегія Сумського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України, розглянувши матеріали справи №02-06/06-2020 про порушення приватним акціонерним товариством «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Сумської філії законодавства про захист економічної конкуренції, передбачене пунктом 2 статті 50, пунктом 1 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», та подання ВДР від 30.05.2020 №20,

ВСТАНОВИЛА:

І. ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

- (1) Сумським обласним територіальним відділенням Антимонопольного комітету України (далі – Відділення) розглянуто заяву товариства з обмеженою відповідальністю «Сумитеплоенерго» (далі – ТОВ «Сумитеплоенерго», Заявник) від 25.04.2019 №1933 (zareestrovana у Відділенні 25.04.2019 за №68-01/1044/01-27) щодо ознак порушення законодавства про захист економічної конкуренції приватним акціонерним товариством «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (далі – ПрАТ «МППЗТ», Товариство, Відповідач, Виконавець) в особі Сумської філії (далі – *Філія*) при наданні послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, щодо надання яких виникає технологічна необхідність у замовника (далі – Послуги).
- (2) Розгляд заяви ТОВ «Сумитеплоенерго» від 25.04.2019 №1933 розпорядженням адміністративної колегії Відділення від 15.07.2019 №16 було зупинено до завершення розгляду справи №02-06/09-2019 (щодо надання ПрАТ «МППЗТ» інформації у неповному обсязі) та отримання необхідної інформації від ПрАТ «МППЗТ».
- (3) Розпорядженням адміністративної колегії Відділення від 05.02.2020 №6 розгляд заяви ТОВ «Сумитеплоенерго» від 25.04.2019 №1933 поновлено.
- (4) За результатами аналізу інформації та документів, які були отримані в ході розгляду заяви ТОВ «Сумитеплоенерго», Відділенням були виявлені обставини, які свідчать про ознаки порушення ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії законодавства про захист економічної конкуренції. У зв'язку із цим розпорядженням адміністративної колегії Відділення від 06.02.2020 №7 було розпочато розгляд справи №02-06/06-2020 за ознаками вчинення ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії порушень, передбачених :

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 вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, щодо надання яких виникає технологічна необхідність у замовника, на території м.Суми в межах розташування під'їзних залізничних колій №28, №32 третього маневрового району та під'їзних залізничних колій №№21, 22, 23, 27 другого маневрового району, шляхом встановлення таких цін, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку, що полягають у встановленні економічно необґрунтованої вартості послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом;

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 вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, на території м.Суми в межах розташування під'їзних залізничних колій №28, №32 третього маневрового району та під'їзних залізничних колій №№21, 22, 23, 27 другого маневрового району, шляхом встановлення таких інших умов, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку, що полягають у встановленні невідповідних, неприйнятних умов надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом.

- (5) Головою Відділення залучено до матеріалів справи листи ПрАТ «МППЗТ», отримані на відповідні вимоги в ході розгляду заяви ТОВ «Сумитеплоенерго» (лист від 29.05.2019 №1659, лист від 04.07.2019 №3341, лист від 11.12.2019 №6073).
- (6) Головою Відділення надіслано Відповідачу вимогу про надання інформації від 21.02.2020 №68-02/280.
- (7) Головою Відділення надіслано вимоги про надання інформації суб'єктам господарювання, яких Відповідач зазначив як потенційних конкурентів на ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, на території м.Суми, зокрема, в межах розташування під'їзних залізничних колій Сумської філії ПрАТ «МППЗТ».
- (8) Головою Відділення надіслано вимогу про надання інформації від 24.02.2020 №68-02/288 ТОВ «Сумитеплоенерго».
- (9) Головою Відділення надіслано вимогу про надання інформації від 24.02.2020 №68-02/287 АТ «Укрзалізниця».
- (10) Головою Відділення надіслано вимоги від 02.03.2020 про надання інформації суб'єктам господарювання, які замовляють Послуги у ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії.
- (11) Копії подання про попередні висновки у справі №02-06/06-2020 від 30.05.2020 №20 (далі – Подання №20) було надіслано сторонам, а саме Відповідачу - листом від 30.04.2020 за №68-02/642, Заявнику - листом від 30.04.2020 за №68-02/644. Заявник листом від 13.05.2020 за №2809 повідомив, що підтримує висновки, викладені у Поданні №20.

II. ЗАЯВНИК

- (12) Заявником у справі є товариство з обмеженою відповідальністю «Сумитеплоенерго» (м.Суми, вул.Друга Залізнична, 10, код ЄДРПОУ 33698892).
- (13) ТОВ «Сумитеплоенерго» здійснює діяльність на основі ліцензії на право провадження господарської діяльності з виробництва теплової енергії, транспортування теплової енергії магістральними та місцевими (розподільчими)

тепловими мережами та постачання теплової енергії на території України, а також ліцензії на право провадження господарської діяльності з виробництва електричної енергії у межах місць провадження господарської діяльності з виробництва електричної енергії, виданих Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері комунальних послуг.

(14) ТОВ «Сумитеплоенерго» виконує такі функції:

- виробництво, передача і реалізація теплової енергії;
- технічне обслуговування, ремонт, технічне переозброєння, реконструкція підприємства, розвиток підприємства;
- діагностування та обстеження стану: обладнання, теплових мереж, трубопроводів пару, гарячої води, вантажопідйомних механізмів, посудин, що працюють під тиском;
- виробництво та передача у Центральну енергетичну систему України електричної енергії.

(15) При цьому ТОВ «Сумитеплоенерго» відповідно до рішень виконавчого комітету Сумської міської ради від 20.05.2011 №322 «Про визначення виробника та виконавця послуг з централізованого опалення, постачання холодної та гарячої води і водовідведення в м.Суми» та від 18.06.2019 №322 «Про визначення виробників та виконавців комунальних послуг з постачання теплової енергії, гарячої води, централізованого водопостачання та водовідведення» було визначено виробником та виконавцем комунальних послуг з постачання теплової енергії та гарячої води у м.Суми у межах території обслуговування.

(16) ТОВ «Сумитеплоенерго» має право постачати теплову енергію юридичним особам.

(17) ТОВ «Сумитеплоенерго» орендує Сумську ТЕЦ згідно із договором оренди цілісного майнового комплексу по виробництву, транспортуванню тепла та електричної енергії від 01.09.2005 №УКМ-0047 у місті Суми, укладеного між ТОВ «Сумитеплоенерго» та Сумською міською радою (місцезнаходження Сумської ТЕЦ – м. Суми, вул. Друга Залізнична, 10).

III.ВІДПОВІДАЧ

(18) ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (м.Київ, вул.Алмаатинська, 37, код ЄДРПОУ 04737111) діє на підставі Статуту, нова редакція якого затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 17 січня 2018 року.

(19) Відповідно до Статуту ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» вищим органом Товариства є Держава в особі Міністерства інфраструктури України, як єдиний акціонер, який виконує повноваження загальних зборів акціонерів.

(20) Згідно із Законом України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» (додаток 2) ПрАТ «МППЗТ», як майновий комплекс залізничного транспорту з його інфраструктурою, включене до переліку об'єктів, що не підлягають приватизації.

(21) На підставі постанови Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 83 ПрАТ «МППЗТ» включено до переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави.

(22) Предметом діяльності Товариства є: вантажний залізничний транспорт, транспортне оброблення вантажів, допоміжне обслуговування наземного транспорту, інша допоміжна діяльність у сфері транспорту тощо.

(23) Основним видом діяльності ПрАТ «МППЗТ» є транспортне обслуговування підприємств і організацій (перевезення вантажів залізничним транспортом від

залізничних станцій примикання до фронтів навантаження і вивантаження); маневрова робота на під'їзних залізничних коліях та вантажних фронтах; вантажні операції по навантаженню та вивантаженню вантажів з вагонів; утримання та ремонт під'їзних залізничних колій»). При цьому Товариство здійснює взаємозв'язок із магістральним залізничним транспортом - із 6 залізницями.

- (24) У Пояснювальній записці ПрАТ «МППЗТ» до фінансового плану на 2019 рік(<https://sodc.lic.org.ua/wp-content/uploads/2019/12/do-zvitu-finplanu-na-III-kvartal-2019.pdf>) (далі - Пояснювальна записка до фінплану на 2019 рік) зазначено, що філії Товариства співпрацюють із усіма залізницями АТ «Укрзалізниця» і мають примикання до 49 станцій залізничного транспорту загального користування.
- (25) Товариство має ліцензію Міністерства інфраструктури України на надання послуг з перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом (АВ № 548933 від 06.07.2011).
- (26) Крім того, Товариство має ліцензію Державної архітектурно-будівельної інспекції України від 25.10.2017 № 49-ЛІ на право проведення будівельних та монтажних робіт загального призначення та будівництва об'єктів інженерної та транспортної інфраструктури; інша його діяльність є не ліцензованою.
- (27) Як зазначено у Пояснювальній записці до фінплану за 2019 рік, наразі у складі ПрАТ «МППЗТ» знаходяться 27 філій. Відповідно до своїх статутних завдань майно ПрАТ «МППЗТ» являє собою комплекс будівель, споруд, пристроїв, обладнання та рухомого складу промислового залізничного транспорту. На балансі Товариства знаходиться 972,8 км залізничних колій, з яких 580,4 км експлуатується, 455 будівель. Загальна площа земельних ділянок Товариства складає 595,66 га. Локомотивний парк нараховує 168 тепловозів, з яких 121, або 72% від загальної кількості локомотивів - тепловози серії ТГМ-6 та ТГМ-4. Власний вагонний парк вантажних вагонів нараховує 441 одиницю, з них 267 одиниць – вагони-думпкари, 58 – хопер-дозатори, 33 – напіввагони, 50 – платформи, 33 – інші вагони (спецвагони, вагони-теплушки, цистерни, що використовуються для збереження паливно-мастильних матеріалів). Для виконання вантажно-розвантажувальних та складських робіт наявні 63 крани на залізничному ходу, козлові крани, розвантажувачі, екскаватори; автомобільні та електронавантажувачі, бульдозери та інша техніка.
- (28) Як зазначено на сайті Товариства (www.mppzt.com.ua), останнім здійснюється організація перевезення вантажів промисловим залізничним транспортом:
- по власних коліях та коліях підприємств здійснюється відповідно до Правил технічної експлуатації міжгалузевого залізничного транспорту України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.10.2009 року № 1014 та зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 04.12. 2009 року за № 1166/17182;
 - по коліях залізниці на станціях примикання здійснюється відповідно до Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 року № 411 та зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 25.02.1997 за № 50/1854.
- (29) Київ-Дніпровське об'єднане господарство залізничного транспорту було засноване відповідно до постанови ЦК КПУ та Ради Міністрів УРСР від 06.06.1971 за №371. Метою створення зазначеного підприємства було забезпечення єдиного технологічного процесу перевезення вантажів на залізничному транспорті, звільнення виробника від невласливих йому функцій по маневровій роботі, навантаженню-розвантаженню вагонів та виконанню експедиційних операцій.
- (30) З метою приведення діяльності підприємства у відповідність до Закону України «Про акціонерні товариства» Товариство наказом Міністерства інфраструктури України від 22.04.2011 №11 перейменовано на приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту».

- (31) *Філія* діє на підставі Положення про Сумську філію приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 29.04.2011 №96 (далі – Положення про *Філію*).
- (32) Положенням про *Філію* визначено, що *Філія* є відокремленим підрозділом Товариства, не має статусу юридичної особи і здійснює від імені Товариства його господарську та іншу діяльність, а також функції представництва в межах повноважень, закріплених цим положенням.
- (33) *Філія* має окремий баланс, який є частиною зведеного балансу Товариства, поточні рахунки, круглу печатку тощо.
- (34) *Філія* підконтрольна Товариству, рішення якого є для неї обов'язковими.
- (35) *Філія* в межах своєї компетенції, зокрема, має право :
- 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*.
- (36) Управління *Філією* здійснює Товариство, яке має право приймати рішення з будь-яких питань діяльності *Філії*. Товариство здійснює управління *Філією* через уповноважений ним орган - директора *Філії*.
- (37) За інформацією Товариства (лист від 29.05.2019 №2659), згідно із калькуляціями тарифів (вартості) послуг *Філія* фактично надає такі послуги: перевезення вантажів на відстань до 3 –х км; послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, а саме: навантажувально-розвантажувальні роботи; користування тепловозом (маневрова робота); зайняття під'їзних колій; огляд під'їзних колій; обслуговування та переведення стрілок; встановлення чи вилучення гальмівних башмаків; надання інформації про час подання (перевезення) вагонів. Отже, ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії є суб'єктом господарювання в розумінні статті 1 Закону України "Про захист економічної конкуренції", і до нього можливе застосування приписів Закону України «Про захист економічної конкуренції».

IV.НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ, ЩО РЕГЛАМЕНТУЮТЬ ДІЯЛЬНІСТЬ ВІДПОВІДАЧА ПРИ НАДАННІ ПОСЛУГ

- (38) При наданні послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, щодо надання яких виникає технологічна необхідність у замовника, ПрАТ «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, затверджених наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 01.10.2009 №1014, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України,

Інструкції з сигналізації на залізницях України, Інструкції з улаштування та експлуатації залізничних переїздів, Інструкції про порядок обслуговування та організацію руху на під'їзних коліях Сумської філії, Єдиного технологічного процесу при станції Суми регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця», Договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» при станції Суми регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця», укладеного між регіональною філією «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» ВП Сумською дирекцією залізничних перевезень станція Суми та Сумською філією ПрАТ «МППЗТ» від 22.09.2016 №3005, вимог нормативних актів з безпеки руху та охорони праці, пожежної та екологічної безпеки тощо.

- (39) 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.
- (40) Відповідно до цього Закону, 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».
- (41) Статтею 21 Закону передбачено, що 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.
- (42) Згідно із Законом 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.
- (43) 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. Розвиток існуючих і будівництво нових станцій залізниць у зв'язку з будівництвом або реконструкцією під'їзних колій проводяться власниками цих колій за свій рахунок.
- (44) Закон дає таке визначення терміну «*під'їзні колії*» - залізничні колії, які призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій та установ у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.
- (45) При цьому пунктом 64 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 №457 (в редакції від 03.12.2015) (далі – *Статут залізниць*), Правилами технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, затвердженими наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 01.10.2009 №1014 (далі – ПТЕ МПЗТ України), визначається, що *під'їзні колії* - колії, що призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій, установ (заводів, фабрик, шахт, кар'єрів,

лісоторфозробок, 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.

- (46) Відповідно до ПТЕ МПЗТ України, *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.
- (47) *Статутом залізниць* передбачено, що примикання залізничних під'їзних колій до загальної мережі залізниць дозволяється Укрзалізницею або за її дорученням начальником залізниці.
- (48) 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.
- (49) 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*).
- (50) Колійний розвиток станції, який пов'язаний із збільшенням обсягів перевезень на залізничній під'їзній колії підприємства, здійснюється з матеріалів та за рахунок коштів цього підприємства. Заходи, пов'язані з примиканням залізничної під'їзної колії підприємства і будівництвом при цьому необхідних нових постів та роз'їздів у місцях примикання, обладнанням їх і укладанням стрілки примикання, здійснюються залізницею за рахунок коштів цього підприємства. Кошти на розвиток існуючих і будівництво нових залізничних станцій у зв'язку з примиканням нової під'їзної колії передбачаються у проектах та кошторисах підприємств на будівництво залізничної під'їзної колії (пункт 66 *Статуту залізниць*).
- (51) Відкриття для постійної експлуатації новозбудованої залізничної під'їзної колії і подання на цю колію рухомого складу допускається після прийняття цієї залізничної колії в експлуатацію комісією за участю представника Держнаглядохоронпраці і встановлення залізницею порядку обслуговування під'їзної колії. 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*).
- (52) Як визначено пунктом 71 *Статуту залізниць*, **взаємовідносини залізниці з підприємством, порядок і умови експлуатації залізничних під'їзних колій визначаються договором.**
- (53) **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.
- (54) Порядок подачі і забирання вагонів і контейнерів на залізничній під'їзній колії встановлюється договором на експлуатацію залізничної колії (договором на подачу та забирання вагонів).
- (55) Експлуатація залізничних під'їзних колій, які мають свої локомотиви, повинна здійснюватися на основі єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії і станції примикання.
- (56) 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*).

- (57) Залізниця за погодженням з підприємством може використати залізничну під'їзну колію для проведення маневрових робіт, постановки рухомого складу та з іншою метою (пункт 74 *Статуту залізниць*).
- (58) У договорах про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договорах про подачу та забирання вагонів повинні враховуватися вантажні фронти, умови і терміни навантаження маршрутів, а також можливість використання під'їзних колій для потреб залізниці. Вантажний фронт визначається кількістю вагонів, яку можна встановити за довжиною складської колії, що може бути використана для одночасного навантаження або розвантаження однорідних вантажів. Фронт механізованого навантаження та розвантаження визначається залежно від кількості механізмів (пункт 75 *Статуту залізниць*).
- (59) 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 (пункт 76 *Статуту залізниць*).
- (60) ПТЕ МПЗТ України також передбачено, що основними обов'язками працівників підприємств міжгалузевого промислового залізничного транспорту України (далі – підприємства МПЗТ) є безперебійне, своєчасне і якісне обслуговування виробництва та контрагентів, збереження рухомого складу і вантажів, що перевозяться, ефективне використання технічних засобів, споруд і пристроїв залізничного транспорту, дотримання нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху.
- (61) Згідно із ПТЕ МПЗТ України, особи, які влаштовуються на роботу, пов'язану з рухом поїздів, повинні пройти професійне навчання відповідно до Положення про професійне навчання кадрів на виробництві, затвердженого наказом Міністерства праці та соціальної політики України і Міністерства освіти і науки України від 26.03.2001 № 127/151, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 06.04.2001 за № 315/5506, витримати перевірку і в майбутньому періодично перевірятися на знання нормативних актів з безпеки руху, посадових інструкцій та інших нормативних документів, що регламентують роботу міжгалузевого промислового залізничного транспорту, а також встановлюють посадові обов'язки. Працівники, які керують навантаженням і закріпленням вантажів на відкритому рухомому складі, випробовуються на знання технічних умов навантаження і кріплення вантажів відповідно до вимог *Статуту залізниць*.
- (62) Правилами обслуговування залізничних під'їзних колій, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644 (далі - *Правила обслуговування залізничних під'їзних колій*), передбачено, що на кожен під'їзну колію після закінчення її будівництва і здачі в експлуатацію підприємством складається Інструкція про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній колії, яка затверджується залізницею відповідно до статті 67 *Статуту залізниць*.

- (63) Інструкція вміщує необхідні дані для організації руху на під'їзній колії (про довжину і профіль перегонів, вагову норму і довжину передач, допустимі швидкості руху, типи локомотивів, порядок виконання маневрової роботи, нормальне положення стрілок, наявність і розташування сигналів)(пункт 1.4. *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій*).
- (64) Власник під'їзної колії має технічний паспорт, масштабний план під'їзної колії, поздовжній та поперечний профілі залізничних колій і креслення штучних споруд. У технічному паспорті та в додатках до нього вказується характеристика рейок, шпал, баласту, земляного полотна, штучних споруд, вагових приладів, пристроїв і механізмів, призначених для навантаження, вивантаження, очищення, промивання і підготовки для навантаження залізничних вагонів, маневрових пристроїв, лебідок, локомотивного і вагонного господарства, промислових станцій, гірок, напівгірок, витяжних колій, засобів СЦБ і зв'язку, які використовуються у поїзній і маневровій роботі, та інших пристроїв і механізмів, призначених для роботи з вагонами і локомотивами залізниць. Один примірник цієї документації передається залізниці при прийнятті під'їзної колії в експлуатацію. Після здачі в експлуатацію нових об'єктів або їх ліквідації в технічний паспорт вносяться відповідні зміни, про що власники під'їзних колій повідомляють залізницю у декадний термін (пункт 1.5. *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій*).
- (65) 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*).
- (66) **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*).
- (67) 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*).
- (68) 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*).
- (69) 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 (пункт 2.4. *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій*).
- (70) 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*).

- (71) 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*).
- (72) 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*).
- (73) Власник під'їзної колії і контрагент несуть відповідальність за збереження вагонів і контейнерів, які належать залізниці, відповідно до статті 124 *Статуту залізниць* (пункт 2.9. *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій*).
- (74) Проект договору розробляється залізницею на підставі акта обстеження під'їзної колії (пункт 3.1 *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій*).
- (75) Залізниця спільно з підприємством провадить обстеження під'їзної колії і її технічного оснащення. Результати обстеження оформлюються актом обстеження умов роботи на під'їзній колії і станції примикання, в якому вказуються всі дані про фактичний стан під'їзної колії, а саме: довжина під'їзної колії; площа ділянки землі (у кв. м), зайнята під'їзною колією, і окремо - зайнята спорудами підприємства у смугі відведення; відстань, за яку повинна стягуватися плата за подачу та забирання вагонів; розмір та характер вантажообороту; спеціалізація складських площ; вантажні fronti; наявність вантажних машин і механізмів та їх паспортна потужність; наявність контрагентів тощо. Акт обстеження підписують уповноважені представники залізниці і підприємства не пізніше 10 днів з дати обстеження (пункт 3.2. *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій*).
- (76) До укладення нового договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії (договору про подачу та забирання вагонів) власник колії та його контрагенти зобов'язані надати залізниці копії Статуту підприємства, документів, які засвідчують право підприємницької діяльності, та документи, які підтверджують право власності на залізничну під'їзну колію (пункт 3.3. *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій*).
- (77) Пунктом 3.4. *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій* визначено порядок оформлення договору про експлуатацію під'їзної колії та договору про подачу та забирання вагонів.
- (78) 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*).

IV. ВИЗНАЧЕННЯ МОНОПОЛЬНОГО (ДОМІНУЮЧОГО) СТАНОВИЩА НА РИНКУ

- (79) Становище ПрАТ «МППЗТ» в особі *Філії* на ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, визначалось відповідно до Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України від 05.03.2002 №49-р та зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 01.04.2002 за №317/6605 (далі - Методика).
- (80) **Об'єктом аналізу щодо визначення монопольного (домінуючого) становища** є приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Сумської філії, що надає послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом на відстань до 3 км та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, у місті Суми.

Товарні межі ринку

- (81) Товарними межами ринку (попит-пропозиція) за показниками взаємозамінності, подібності призначення, споживчих властивостей, умов використання товару визначено «послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом».

Товар

- (82) Товаром, щодо якого визначається монопольне (домінуюче) становище ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Сумської філії, є комплексні послуги - «послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом», що включають :
- перевезення вантажів на відстань до 3 –х км;**
послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, а саме:
навантажувально-розвантажувальні роботи;
користування тепловозом (маневрова робота);
зайняття під'їзних колій;
огляд під'їзних колій;
обслуговування та переведення стрілок (приготування маршруту, перевірка положення, ручне переведення й фіксація стрілочних переводів);
встановлення чи вилучення гальмівних башмаків;
надання інформації про час подавання (перевезення) вагонів.
- (83) 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) .
- (84) Послуга з перевезення вантажів залізничним транспортом на відстань до 3 км, що надається *Філією* Заявнику, як основна послуга згідно із відповідними договорами передбачає переміщення вантажів в залізничних вагонах та іншого рухомого складу, які надійшли на адресу замовника, з передавальних колій №№28, 32 III маневрового району на залізничну під'їзну колію №21 II маневрового району до місць вивантаження (вантажні fronti) та у зворотному напрямку.

- (85) Послуга користування тепловозом (маневрова робота) передбачає проведення локомотивом виконавця маневрових робіт, що не є складовими процесу перевезення вантажів. Як зазначено у договорах *Філії* із замовниками послуг, до такої послуги відносяться : перестановка вагонів на вантажному фронті при подачі вагонів в кількості, що перевищує максимальну місткість фронту, перестановка вагонів з одного вантажного фронту на інший (в межах вантажних фронтів, вказаних в Акті обстеження умов роботи на під'їзній колії), переміщення вагонів на вантажному фронті, переміщення вагонів на вагонні ваги та/або для дозування, прибирання вагонів після зважування на вагонних вагах та/або дозування, у випадках, коли навантаження або вивантаження виконується в присутності локомотива виконавця, підбирання вагонів у певному порядку, повторне виконання робіт із тими ж вагонами, інша маневрова робота з вагонами, переміщення вагонів на особливих умовах зі зменшеною швидкістю по причині не визначення маси вантажу (при зазначенні брутто), переміщення вагонів на інші колії (для відстою) по причині зайнятості вантажного фронту з причин, залежних від вантажовласника, переміщення вагонів з інших колій до маршруту перевезення при звільненні вантажного фронту вантажовласника. Інші послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, щодо надання яких виникає технологічна необхідність у замовника, включають: встановлення та вилучення гальмівних башмаків, надання інформації про час перевезення (подавання) вагонів, переведення стрілок (приготування маршруту, перевірка положення, ручне переведення й фіксація стрілочних переводів), огляд залізничних під'їзних колій, стрілочних переводів на замовлення, зайняття під'їзних колій (відстій вагонів), подача стислого повітря від локомотива Виконавця (*Філії*) (пункт 1.3.Договору).
- (86) Послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, щодо надання яких виникає технологічна необхідність у замовника, мають специфічну групу споживачів: замовниками цих послуг виступають суб'єкти господарювання, які є отримувачами чи відправниками вантажів залізничним транспортом на/із станції Суми регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у зв'язку із чим мають потребу у перевезенні вантажів зі станції прибуття Суми до місць проведення вантажних операцій, тобто власних чи орендованих вантажних фронтів, або від таких вантажних фронтів до станції відправлення Суми.
- (87) Як зазначено у Технічному паспорті під'їзних залізничних колій Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», які примикають до станції Суми Південної залізниці (2013 року)(далі – *Технічний паспорт під'їзних залізничних колій Філії*), під'їзні залізничні колії Сумської філії Товариства примикають до станції Суми в парній горловині стрілочним переводом №28 до станційної колії №30.Межею під'їзної колії є знак «Межа під'їзної колії», встановлений на відстані 131 м від вістря пера стрілки примикання №28. З'єднувальна колія №30 між ст.Суми та *Філією* знаходиться на балансі залізниці. Сумська філія ПрАТ «МППЗТ» має три маневрові райони, в яких виконуються роботи по прийому вагонів зі станції примикання Суми, здачі вагонів на станцію примикання Суми, подачі вагонів по маневрових районах підприємствам, що обслуговуються.
- (88) Зазначені послуги не мають замінників, позаяк в інший спосіб, ніж за рахунок отримання послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом на відстань до 3 x км неможливо транспортувати вантажі:
- що прибувають залізницею на станцію Суми Південної залізниці АТ «Укрзалізниця» до місць розвантаження (вантажних фронтів) вантажоотримувачів, які знаходяться на під'їзних коліях, що належать *Філії* (чи власні колії вантажовласників, які прилягають до колій *Філії*);

- з місць завантаження товарів у залізничні вагони (тобто, з вантажних фронтів, що розташовані на під'їзних коліях *Філії* чи власних коліях вантажовласників) до колій залізничної станції прилягання Суми для відправки вантажу залізничним транспортом.
- (89) Зазначене обґрунтовується тим фактом, що вантажні фронти багатьох суб'єктів господарювання (вантажовласників), які надають переваги залізничному транспорту як способу транспортування вантажів на значні відстані, знаходяться на під'їзних коліях при станції прилягання (в досліджуваному випадку – станції Суми), приписами *Статуту залізниць* в частині необхідності власнику колій задля їх експлуатації за належністю мати договір із залізницею, вимогами *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій* в частині подачі вагонів локомотивом залізничної на встановлені зазначеним договором передавальні колії, на яких провадиться приймання і здавання вагонів, та подальшого перевезення вагонів, розставлення їх на місцях навантаження і вивантаження і повернення на передавальні колії.
- (90) Щодо можливості доставки вантажів для технологічних потреб ТОВ «Сумитеплоенерго» іншим способом останнє листом від 20.03.2020 №1495 зазначило:
- «ТОВ «Сумитеплоенерго» орендує Сумську ТЕЦ згідно договору оренди від 01.09.2005 р. №УКМ-0047 цілісного майнового комплексу по виробництву, транспортуванню тепла та електричної енергії у місті Суми, укладеного між ТОВ «Сумитеплоенерго» та Сумською міською радою (місцезнаходження Сумської ТЕЦ – м. Суми, вул. Друга Залізнична, 10).
- Сумська ТЕЦ (м. Суми, вул. Друга Залізнична, 10) будувалась таким чином, що вантажі, в тому числі вугілля, будуть надходити на її адресу залізничним транспортом.
- (91) Колії, які належать на даний час ПрАТ «МППЗТ» на праві власності і використовуються для надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, щодо надання яких виникає технологічна необхідність у замовника (зокрема, у ТОВ «Сумитеплоенерго»), будувались в радянські часи для доставки вантажів до Сумської ТЕЦ, що підтверджується:
- проектом строительства подъездных путей Новой ТЭЦ им. Фрунзе при ст. Сумы (Новая ТЕЦ, завода им. Фрунзе в г. Сумы Технический проект строительства ж.д. путей. Часть: Транспортная. Октябрь 1953 г.) (російською – мова оригіналу);
 - паспортом железнодорожных путей Сумской ГЭС (март 1963 года) (російською – мова оригіналу).
- (92) Тобто, залізничні під'їзні колії, які ведуть до Сумської ТЕЦ та знаходяться на її території, будувались для доставки основного палива ТЕЦ - вугілля і інших вантажів залізничним транспортом та з використанням паровозу на ТЕЦ на під'їзних коліях, що перебували у віданні ТЕЦ. Приймально-здавальні операції проводились на ст. Суми. Основним фронтом вивантаження вугілля є відкрита естакада на 6 вагонів. Також є фронти вивантаження інших вантажів, що вбачається з «Паспорта железнодорожных путей Сумской ГЭС (март 1963 года)».
- (93) Також у цьому паспорті зазначено, що згідно наказу міністра Електростанцій № 105 від 31.05.1962 р. у відповідності з постановою Ради Міністрів СРСР № 478 від 26.05.1962 р. під'їзні колії ГЕС після реконструкції підлягають передачі у відання МПС» (мовою оригіналу).
- (94) Також Заявником зазначається, що технологія доставки вантажів на ТЕЦ залізничним транспортом як була з радянських часів, так і залишилась, змінилась лише вона в тій частині, що під'їзні колії, які будувались для Сумської ТЕЦ, належать ПрАТ «МППЗТ», яке обслуговує контрагента - ТОВ «Сумитеплоенерго» власними локомотивами.

- (95) Крім цього, на підтвердження обставин щодо відсутності альтернативи доставки вантажів залізничним транспортом ТОВ «Сумитеплоенерго» зазначає, що в Звіті про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017-2018 роки, який схвалено Антимонопольним комітетом України 17 січня 2019 р. протокол № 2 (далі – Звіт Антимонопольного комітету України по дослідженню ринку) (<https://amcu.gov.ua/news/zvit-pro-rezultati-doslidzhennya-rinku-perevezennya-vantazhiv-zaliznichnim-transportom>), зазначено наступне: «... За інформацією, наданою учасниками ринку, послуги перевезення вантажів залізничним транспортом не є взаємозамінними з перевезенням вантажів іншими видами транспорту або його замісність обмежена (часткова) через економічну доцільність, розвинену мережу залізничних колій і спроможність до перевезення великих обсягів вантажів. Так, це стосується вугілля (поставки на теплоелектростанції та коксохімічні заводи), залізничної сировини (поставки на меткомбінації), мінбудматеріалів, цементу й хімічної продукції (міжрегіональні перевезення)».
- (96) Заявник далі наголошує, що «навіть для заміни перевезення вантажів залізничним транспортом на ділянці 3 км (з приймально-здавальних колій до фронтів вивантаження) з використанням під'їзних колій Відповідача у справі на автоперевезення треба зазначити наступне:
- Безпосередньо на залізничній станції Суми, а також найближчих до станції Суми – залізничних станціях Суми – Товарна (10 км від Сумської ТЕЦ, яку орендує ТОВ «Сумитеплоенерго») та на станції Торопилівка (більше 10 км від Сумської ТЕЦ, яку орендує ТОВ «Сумитеплоенерго») немає естакад для вивантаження вугілля.
- Пунктом 3 розділу XIV Правил охорони праці на автомобільному транспорті, затверджених Міністерством надзвичайних ситуацій України від 09.07.2012 № 964, визначено вимоги безпеки до вантажно-розвантажувальних площадок, які повинні мати в тому числі під'їзні шляхи з твердим покриттям.
- (97) ТОВ «Сумитеплоенерго» не має автомобільних вантажних фронтів для вивантаження вугілля, не має автомобільних вагів для зважування вугілля, а також під'їзних автошляхів з твердим покриттям, які необхідні для перевезення вантажів (вугілля) автотранспортом до складів з вугіллям.
- (98) Технологія вивантаження вугілля на Сумській ТЕЦ відбувається наступним чином:
- (99) Вивантаження вугілля відбувається на під'їзній колії № 22 другого маневрового району, яка по факту є підвищеною колією (Згідно п. 4 Правил технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України підвищена колія - під'їзна колія, як правило, незагального користування (що не належить до станційних колій), призначена для вивантаження сипучих вантажів на спеціалізовані майданчики із напіввагонів (через розвантажувальні люки) та думпкарів. Для зручності вивантаження сипучих вантажів на спеціалізовані майданчики матеріали верхньої будови колії розміщуються на спеціальних (залізобетонних) естакадах.
- (100) Вугілля вивантажується в «разгрузочную траншею угля» (рос.) (інв. № 54), де за допомогою бульдозеру насипається на стрічковий конвейєр, який знаходиться на естакаді 1-го підйому вугілля (інв. № 39) та за допомогою якої подається далі для виробництва теплової енергії згідно з технологією.
- (101) Отже, Звіт Антимонопольного комітету України по дослідженню ринку, «Проект строительства подъездных путей Новой ТЭЦ им. Фрунзе при ст. Сумы (Новая ТЭЦ завода им. Фрунзе в г. Сумы. Технический проект строительства ж.д. путей. Часть: Транспортная. Октябрь 1953 г.)», Паспорт железнодорожных путей Сумской ГЭС (март 1963года), договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії Сумської філії ПрАТ «МППЗТ» при станції Суми Південної залізниці від 22.09.2016 №3005 свідчать про наявність розвиненої мережі колій загального користування до станції Суми включно та під'їзних залізничних колій, які примикають до станції

Суми, їх спроможність до перевезення великих обсягів вантажів та про те, що Сумська ТЕЦ будувалась виключно для доставки вантажів (в.т.ч. вугілля) залізничним транспортом» мовою оригіналу).

- (102) Заявник підсумовує, що вказані обставини та відсутність естакад для вивантаження вугілля безпосередньо на станції Суми, а також найближчих до станції Суми залізничних станцій (Суми – Товарна та Торопильківка) свідчать не тільки про недоцільність, а і про неможливість доставки та вивантаження вантажів (вугілля) автотранспортом на Сумську ТЕЦ (м. Суми, вул. Друга Залізнична,10).
- (103) Наголошується, що будівництво автошляхів та автомобільних фронтів на Сумській ТЕЦ (фактично реконструкція Сумської ТЕЦ) не може здійснюватися ТОВ «Сумитеплоенерго» без дозволу орендодавця - Сумської міської ради, та в разі навіть отримання такого у відповідному порядку процес реконструкції зайняв би багато часу, оскільки можливість здійснення реконструкції щодо доставки вугілля та інших вантажів автотранспортом пов'язано з вирішенням архітектурних питань (в.т.ч. у відповідності до генерального плану м. Суми) та з вирішенням фінансових та будівельно-проектних питань.
- (104) Заявник також наводить орієнтовний розрахунок витрат часу на доставку вантажу (вугілля) зі станції Суми до вантажних фронтів (складів вугілля) (лист від 20.03.2020 №1495). При цьому зазначається, що розмір одночасної передачі вагонів з вугіллям на під'їзну колію - 6 вагонів, що становить 414 тон. Зазначена партія вугілля перевозиться Відповідачем на відстань 3 км (без часу вивантаження) приблизно за 18 хвилин.
- (105) Середня добова кількість перевезення вагонів згідно договору від 12.06.2015 № 32 складає 18 вагонів (1242 тони), час на перевезення такої партії – 36-54 хв. Між тим автотранспорт марки КАМАЗ (кузов 10 м 3) здатен одночасно перевезти приблизно 8 тон вугілля. Отже для перевезення 1242 тон вугілля знадобиться $1242: 8 = 155$ автомобілів марки КАМАЗ для заміни перевезення 18 вагонів локомотивом Відповідача, або $414 : 8 = 51,75$ автомобілів для заміни перевезення 6 вагонів локомотивом Відповідача.
- (106) Враховуючи, що пунктом 12.4 та 12.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, у населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 50 км/год. (п. 12.4). та у житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год. (п. 12.5), для розрахунку використано середню швидкість перевезення вантажів по місту до ТОВ «Сумитеплоенерго» 35 км./год (без врахування світлофорів).
- (107) Отже об'єм вантажів 1242 тони вугілля на ту ж відстань 3 км (якщо допустити, що на залізничній станції Суми існував би залізничний фронт вивантаження вугілля та відповідний склад з автомобільними фронтами), 155 автомобілями КАМАЗ (кузов 10 м 3) перевозився би за $0,086 \times 155 = 13,33$ год, або 799,8 хвилин, де 0,086 або 5,16 хвилин - це час затрачений на перевезення вантажу 8 тон одним автомобілем КАМАЗ (кузов 10 м 3) з розрахунку (3: 35).
- (108) Отже, час доставки вантажів (вугілля) зі станції Суми автомобілями на Сумську ТЕЦ є більший, ніж за допомогою під'їзних колій та локомотива Відповідача.
- (109) При цьому час, затрачений на перевезення вантажів автомобілями від станції Суми - Товарна до Сумської ТЕЦ (відстань 10 км) буде складати в 3,33 рази більше, а до станції Торопильківка – ще більше.
- (110) Отже, послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, не мають замінників.

Територіальні межі ринку

- (111) Згідно із Відомостями з державного реєстру речових прав на нерухоме майно до об'єкту нерухомого майна №81875559101 (розташований за адресою : м.Суми, пров.3-й Заводський, 8) належать, зокрема, як складові частини залізничні колії №28-3, №32-3, №21-2, №22-2, №23-2, №27-2. Зазначений об'єкт (складові частини) на праві власності належить ПрАТ «МППЗТ».
- (112) Відповідно до договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» при станції Суми регіональної філії «Південна залізниця» ПАТ «Українська залізниця» від 22.09.2016 за №3005, укладеного ПАТ «Українська залізниця» в особі регіональної філії «Південна залізниця» із ПрАТ «МППЗТ» в особі *Філії* (далі – *Договір із ПАТ «Українська залізниця»*), вагони для під'їзної колії подаються локомотивом залізниці на колії №28, №32 підприємства; здавання вагонів провадиться також на коліях №28, №32. Подальший рух вагонів провадиться локомотивом власника колії. У пункті 14 *Договору із ПАТ «Українська залізниця»* зазначено: «За умовами цього договору вагони подаються для: фізична особа-підприємець Жужа Л.В., ДП «Завод обважнених бурильних та ведучих труб», ПАТ «Сумське НВО», **ТОВ Сумитеплоенерго**, КП «Шляхрембуд», ПАТ «Укрвртормет», ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» (мовою оригіналу).
- (113) Під'їзні залізничні колії станції прилягання Суми, що належать ПрАТ «МППЗТ», розділені на 3 маневрові райони:
- I-й маневровий район** включає під'їдні колії та колії , що розташовані на території підприємств:
- компресорне виробництво СМНВО ім.Фрунзе ;
 - насосне виробництво СМНВО ім.Фрунзе ;
 - КП «Торг центр», ТОВ «Юніонстрой»;
 - Завод обважнених бурильних і ввв труб;
 - ТОВ «Форест»;
 - КП «Шляхрембуд» СМР;
 - ВАТ «Центроліт»;
 - Сумський держлісгосп;
 - ТОВ «БВКК «Федорченко»;
- II-й маневровий район** включає під'їдні колії та колії , що розташовані на території підприємств:
- ДП «Сумиспирт»;
 - ТОВ «Горобина»;
 - ПАТ «Сумигаз»;
 - ТОВ Сумитеплоенерго»;
- III-й маневровий район** включає під'їдні колії та колії , що розташовані на території підприємств:
- ДАК «Хліб України»;
 - ПАТ «Сумукрвртормет»;
 - ТОВ «Ефіла»;
 - приймально-здавальні колії МППЗТ.
- (114) Згідно із Інструкцією про порядок обслуговування та організацію руху на під'їзних коліях Сумської філії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське МППЗТ» (примикає до станції Суми, подавання на колії №№28,32 Підприємства), затвердженою начальником виробничого підрозділу «Сумська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Південна залізниця» 14.04.2016 (далі - *Інструкція про порядок обслуговування та організацію руху на під'їзних коліях Філії*), під'їзна колія Сумської філії приватного акціонерного товариства «Київ-

Дніпровське МППЗТ» примикає до парної горловини станції Суми стрілочним переводом №28; колії №28 і №32 за спеціалізацією є виставочними. Інструкцією про порядок обслуговування та організацію руху на під'їзних коліях також передбачено, що вагони, які підлягають подаванню на під'їзну колію, виставляються засобами залізниці на колії №№28, 32 Товариства. При цьому визначено, що під'їзні колії знаходяться на балансі Товариства та обслуговуються локомотивами і маневровими бригадами власника під'їзних колій.

- (115) У Інструкції про порядок обслуговування та організації руху на під'їзних коліях Філії, а саме у таблиці 1 «Перелік підприємств та організацій, які обслуговуються МППЗТ, та їх характеристика», в якій подається інформація про підприємства, що обслуговуються, номери колій, на яких розташоване підприємство, на чиему балансі знаходиться колія, перелік робіт, що виконує ПрАТ «МППЗТ» в особі Філії тощо, щодо колій, з використанням яких надаються Послуги ТОВ «Сумитеплоенерго», зазначено колії №№21,22, 23,27 другого маневрового району, на яких Філія здійснює подавання-забирання вагонів, маневрову роботу на замовлення Заявника.
- (116) Послуга з перевезення вантажів передбачає переміщення вантажів Виконавцем (ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ») в залізничних вагонах та іншого рухомого складу, які надійшли на адресу Замовника (ТОВ «Сумитеплоенерго») з передавальних колій №№ 28;32 третього маневрового району на залізничну колію № 21 другого маневрового району (ця колія є ходовою колією, до якої примикають колії №№ 22, 23, 27, де знаходяться вантажні фронти Заявника) до місць вивантаження – вантажних фронтів (колії №22, 23, 27 другого маневрового району) та у зворотному напрямку.
- (117) Треба зазначити, що на колії № 21 другого маневрового району знаходяться ваги для зважування вантажів, які належать ТОВ «Сумитеплоенерго», про що також зазначено в пункті 2.3. та 2.5. на стор. 3 договору № 32 від 28.12.2018 між ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» та ТОВ «Сумитеплоенерго», а також в пункті 21 додатку 3 вказаного договору. Крім цього про наявність вагів зазначено в пункті 19 додатку 3 договору № 32 від 12.06.2015 (наявні в матеріалах справи).
- (118) На під'їзних залізничних коліях № 21, 22, 23, 27 другого маневрового району ПрАТ «МППЗТ», які надані в користування ТОВ «Сумитеплоенерго» згідно з угодою від 01.10.2016 № 14 про користування під'їзною колією при станції Суми регіональної філії «Південна залізниця», укладеної між Сумською філією ПрАТ «МППЗТ» та ТОВ «Сумитеплоенерго» та погодженої начальником станції регіональної філії «Південна залізниця» (ДС), встановлено тимчасові митні зони, про що свідчать рішення Сумської митниці Державної фіскальної служби від 16.03.2017 № 80518/00230 «Про створення зони митного контролю» та рішення Слобожанської митниці Державної митної служби України від 28.12.2019 р. № 80729/151 «Про створення зони митного контролю» (наявні в матеріалах справи). Вказані митні зони створені відповідно до статті 330 Митного кодексу України з метою забезпечення здійснення митними органами митних формальностей стосовно товарів та транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, зокрема, вантажів з вугіллям. При цьому всі під'їзні залізничні колії № 21, 22, 23, 27 другого маневрового району використовуються як зона митного контролю (під митні операції), зокрема, при доставці вугілля для технологічних потреб Сумської ТЕЦ.
- (119) Після закінчення процесу перевезення вантажів ТОВ «Сумитеплоенерго» на під'їзній залізничній колії № 21 другого маневрового району, маневрова робота починається з переміщення вагонів на під'їзній залізничній колії № 21 другого маневрового району на вагонні ваги, де відбувається їх зважування, а далі після їх зважування, вантажі переміщуються на вантажні фронти:

- під'їзну залізничну колію № 22 другого маневрового району, на якій також здійснюється локомотивом переміщення вагонів для вивантаження та після вивантаження вантажів з вугіллям;
- під'їзну залізничну колію № 27 другого маневрового району, на якій також здійснюється локомотивом переміщення вагонів (для вивантаження та після вивантаження) - вантажів з вапном або сіллю;
- під'їзну залізничну колію № 23 другого маневрового району, яка згідно з договірними відносинами Заявника з ПрАТ «МППЗТ» призначена для вивантаження вугілля, солі, підігріву вантажів, які згущуються та змерзаються (паром), та проведення митних операцій.

Фактично ТОВ «Сумитеплоенерго» використовується під'їзна залізнична колія № 23 другого маневрового району для митних операцій та відстою вантажів, які очікують вивантаження, та іноді для вивантаження солі.

- (120) Вантажі з вугіллям після проведення митних операцій на колії № 23 другого маневрового району переміщуються на інший вантажний фронт - колію № 22 другого маневрового району для безпосереднього вивантаження (перестановка вагонів з одного вантажного фронту на інший).
- (121) Зазначене також впливає із положень *Технічного паспорту під'їзних колій Філії* (розділ «Загальна характеристика під'їзних колій»), *Інструкції про порядок обслуговування та організації руху на коліях Філії* (таблиця 1 «Перелік підприємств та організацій, які обслуговуються МППЗТ та їх характеристика») та договорів, укладених Товариством в особі Філії із ТОВ «Сумитеплоенерго», а саме: від 12.06.2015 №32 (далі – *Договір 1*), від 28.12.2018 №32 (далі – *Договір 2*), від 22.03.2019 №32 (далі – *Договір 3*), від 16.09.2019 №76 (далі – *Договір 4*), від 28.12.2019 № 76 (далі – *Договір 5*).
- (122) Так, у розділі «Загальна характеристика під'їзних колій» *Технічного паспорту під'їзних колій Філії*, зокрема, зазначено щодо колій II-го маневрового району: «Ходова вагова колія №21 починається від знаку «Межа під'їзної колії», встановленого на відстані 123,00 м від вістряків СП-28, кінець колії-упор. Колія №21 (ТОВ «Сумитеплоенерго») призначена для: подачі вагонів по II-му маневровому району до підприємств, що обслуговуються; прибирання вагонів на ст.Суми; виконання маневрових робіт; зважування вагонів» (мовою оригіналу).
«Розвантажувальна колія №23 починається від вістряків СП-182, кінець колії – упор. Колія №23 (ТОВ «Сумитеплоенерго») призначена для: розвантаження вагонів (ПММ)».
«Деповська колія №27 починається від вістряків СП-184, кінець колії – ворота депо. Колія №27 призначена для: подачі та прибирання тепловоза в депо» (мовою оригіналу).
«Розвантажувальна колія №22 починається від вістряків СП-180, кінець колії-вістряки СП-186. Колія №22 (ТОВ «Сумитеплоенерго») призначена для: розвантаження вагонів (вугілля)» (мовою оригіналу).
Щодо колій III-го маневрового району зазначено: «Виставочна колія №32 починається від вістряків СП-108, кінець колії – вістряки СП-118. Колія №32 призначена для: виконання маневрових робіт; відстою вагонів». «Виставочна колія №28 починається від вістряків СП-114, кінець колії-упор. Колія №28 призначена для: сортування вагонів; відстою вагонів; виконання маневрових робіт» (мовою оригіналу).
- (123) Відповідно до договору від 12.06.2015 №32 (далі – *Договір 1*) (та додаткових угод до нього) ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії як виконавець зобов'язується надати ТОВ «Сумитеплоенерго» послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, щодо надання яких виникає технологічна необхідність у замовника. При цьому послуга з перевезення вантажів передбачає переміщення вантажу у залізничних вагонах та іншого рухомого складу, який надійшов на адресу замовника, з передавальних колій №28, №32 третього маневрового району на залізничні колії

№№21, 22, 23 другого маневрового району, що знаходиться на балансі виконавця, до місць проведення замовником вантажних операцій (далі – вантажні фронти) та у зворотному напрямку.

- (124) Відповідно до договору від 28.12.2018 №32 (далі – *Договір 2*) та договору від 22.03.2019 №32 (далі – *Договір 3*) послуга з перевезення вантажів передбачає переміщення вантажу у залізничних вагонах та іншого рухомого складу, який надійшов на адресу замовника (ТОВ «Сумитеплоенерго», *примітка наша*), з передавальних колій №28, №32 третього маневрового району на залізничну під'їзду колію №№21 другого маневрового району до місць вивантаження (під'їзні колії №22, 23, 27 другого маневрового району) та у зворотному напрямку (пункт 1.3.).
- (125) У договорах від 16.09.2019 №76 (далі – *Договір 4*) від 28.12.2019 № 76 (далі – *Договір 5*)(діє у поточному періоді 2020 року) зазначено, що послуга з перевезення вантажів передбачає переміщення вантажів в залізничних вагонах та іншого рухомого складу , які надійшли на адресу замовника з передавальних колій №№28, 32 III-го маневрового району виконавця на залізничну під'їзду колію №№22, 27 II-го маневрового району до місць вивантаження та у зворотному напрямку (пункт 1.3.). Постановка вагонів на колію №23 для проведення митних операцій з вагонами та подачі їх на розморожуючий пристрій (тепляр) під розмороження виконується партіями. На колії №21 знаходяться вагонні ваги, які належать замовнику (пункт 2.5.).
- (126) Отже, згідно із Інструкцією про порядок обслуговування та організації руху на коліях Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» (таблиця 1 «Перелік підприємств та організацій, які обслуговуються МППЗТ та їх характеристика»), *Технічним паспортом під'їзних колій Філії* та за умовами договорів, укладених ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії із ТОВ «Сумитеплоенерго», що діяли (або планувалось підписати) у досліджуваний період, Товариство в особі *Філії* зобов'язане надавати послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, щодо надання яких виникає технологічна необхідність у замовника, з використанням під'їзних залізничних колій №28, №32 третього маневрового району (передавальні колії) та під'їзних залізничних колій №№21,22,23, 27 другого маневрового району (розташовані за адресою : м.Суми, пров. 3-й Заводський, 8).
- (127) Враховуючи викладене, **територіальними межами ринку «послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом» визначено територію міста Суми, на якій розташовані під'їзні колії №№21, 22, 23, 27 другого маневрового району , №28 та №32 третього маневрового району як такі, на яких здійснюється надання Послуг Заявнику.**

Споживачі

- (128) Споживачами послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, на території міста Суми в межах розташування під'їзних залізничних колій, що належать ПрАТ «МППЗТ» на праві власності, є суб'єкти господарювання - контрагенти Товариства в особі *Філії*, які мають вантажні фронти на під'їзних коліях останнього або на власних під'їзних коліях, що примикають до колій *Філії*, чи на договірних засадах використовують для завантаження/розвантаження вантажні фронти інших суб'єктів господарювання.
- (129) Такими споживачами, окрім ТОВ «Сумитеплоенерго», є суб'єкти господарювання, які уклали договори із *Філією* щодо надання Послуг.
- (130) Втім у досліджуваних територіальних межах ринку споживачем Товариства в особі Сумської філії виступає ТОВ «Сумитеплоенерго».

Часові межі ринку

- (131) При визначенні територіальних меж досліджуваного ринку враховано, що планування господарсько-фінансової діяльності Товариства здійснюється на рік – Плани виробничо-фінансової діяльності складаються на рік. При формуванні тарифів та плануванні при цьому планової їх собівартості враховуються річні витрати і обсяги послуг (зазвичай за календарний рік).
- (132) **Часовими межами досліджуваного ринку визначено 2017, 2018, 2019 роки та поточний період 2020 року як такі, в які суттєво зростали тарифи на Послуги та застосовувались зазначені тарифи.**

Бар'єри вступу на ринок

- (133) Послуги перевезення вантажів залізничним транспортом на відстань до 3 км (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; 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.
- (134) Отже, для здійснення діяльності на ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, суб'єкти підприємницької діяльності мають відповідати вимогам, що передбачені законодавством України, в тому числі про залізничний транспорт, а саме:
- мати залізничну під'їзну колію на правах власності;
 - отримати у встановленому порядку дозвіл на право виїзду локомотива на колії загального користування (колії залізниці);
 - укласти із залізницею договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії;
 - мати 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;
 - мати ліцензію Міністерства інфраструктури України на надання послуг з перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом;
 - мати відповідні технічні засоби (локомотиви), навчений (відповідної кваліфікації) персонал.
- (135) Пунктом 11.2 договорів між *Філією* (Виконавцем) та ТОВ «Сумитеплоенерго» від 12.06.2015 №32, від 28.12.2018 №32, від 16.09.2019 №76 визначено: «У разі переукладення договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії між Виконавцем та залізницею чи розірвання його з ініціативи залізниці з причин, які не залежать від Виконавця, останній звільняється від виконання умов цього договору» (мовою оригіналу). Отже, ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії як сторона зазначених договорів усвідомлює неможливість надання Послуг за відсутності відповідного договору (про експлуатацію залізничної під'їзної колії) із структурним підрозділом АТ «Укрзалізниця» у м.Суми.
- (136) Отже, при вступі на ринок послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, існують адміністративні, організаційні та матеріально-технічні бар'єри, які мають відповідну специфіку.

Потенційні конкуренти

- (137) Потенційними конкурентами ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії на досліджуваному ринку останнє вважає таких суб'єктів господарювання: АТ «Укрзалізниця», ТОВ «ЄВРАЗІЯ ТРАНС», ТОВ «ЛОГІСТИК ТРЕЙД УКРАЇНА», ТОВ «КАРАВАН ТРЕЙДІНГ», ТОВ «АВТОКАСКАД УКРАЇНА», ТОВ «АЛЬТ ВЕЙ», ТОВ «ПРИОРИТЕТ ТРАНС», ТОВ «ЄРКО ЛТД» (лист від 04.07.2019 №3341).
- (138) Матеріалами справи доведено, що зазначені суб'єкти господарювання, яких Відповідач вважає своїми потенційними конкурентами на задіяному ринку, не мають під'їзних колій, що примикають до станції Суми та не будують такі колії, зокрема, колії, що примикають до складів Сумської ТЕЦ, яка орендується ТОВ «Сумитеплоенерго».
- (139) Акціонерне товариство «Укрзалізниця» не вважає ТОВ «ЄВРАЗІЯ ТРАНС», ТОВ «ЛОГІСТИК ТРЕЙД УКРАЇНА», ТОВ «КАРАВАН ТРЕЙДІНГ», ТОВ «АВТОКАСКАД УКРАЇНА», ТОВ «АЛЬТ ВЕЙ», ТОВ «ПРИОРИТЕТ ТРАНС», ТОВ «ЄРКО ЛТД» потенційними конкурентами Товариства із-за відсутності у них під'їзних колій, що прилягають до станції Суми (лист від 17.03.2020 №ІЦО-13/204, отриманий на вимогу голови Відділення від 24.02.2020 №68-02/287). Далі зазначається, що виробничим підрозділом «Сумська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» укладено договори про експлуатацію залізничної під'їзної колії з такими підприємствами :
- ПрАТ «МППЗТ» в особі Філії - по станції Суми;
 - АТ «Сумське НВО» - по станції Суми;
 - ПАТ «Сумхімпром» - по станції Баси;
 - ТОВ «БВК Компанія Федорченко» - по станції Баси;
 - ТОВ «Агро-Маркет» - по станції Баси;
 - ТОВ «Агротермінал Констракш» - по станції Торопилівка.
- (140) Отже, по станції Суми договір про експлуатацію під'їзної залізничної колії із структурним підрозділом АТ «Укрзалізниця» укладено лише з *Філією* (договір від 22.09.2016 3005, з терміном дії до 30.09.2021) та АТ «Сумське НВО» (договір від 01.09.2010 №3001, з додатковими угодами, з терміном дії до 31.07.2020). Договір від 01.09.2010 №3001 із залізницею стосується під'їзних колій, власником яких є АТ «Сумське НВО».
- (141) В ході опитування інших суб'єктів господарювання, названих Відповідачем своїми потенційними конкурентами, шляхом надсилання вимог голови Відділення від 25.02.2020 усі вони заперечили можливість скласти конкуренцію Товариству, тобто не вважають себе потенційними конкурентами ПрАТ «МППЗТ» в особі *Філії* (вимоги, адресовані ТОВ «АЛЬТ ВЕЙ», ТОВ «ЄВРАЗІЯ ТРАНС» повернуто поштою за закінченням терміну зберігання, тобто не вручено адресатам). Зрозуміло, здійснення діяльності на ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в територіальних межах, де здійснює діяльність ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії, також заперечується.
- (142) Зокрема, ТОВ «ЄРКО ЛТД» зазначає (лист від 07.03.2020 №77), що ніколи не здійснювало залізничні перевезення, не мало і не має договорів із АТ «Укрзалізниця», що є необхідною умовою надання Послуг.
- (143) ТОВ «КАРАВАН ТРЕЙДІНГ» повідомило (лист від 06.03.2020 №06/03-20), що його господарська діяльність полягає у наданні навантажувально-розвантажувальних послуг.
- (144) ТОВ «ЛОГІСТИК ТРЕЙД УКРАЇНА» (лист від 15.04.2020 №1504/1) повідомило, що не надавало послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, оскільки надання таких послуг можливе лише за наявності договору із АТ

«Укрзалізниця», якого підприємство не мало у 2018, 2019 та 2020 роках; за таких обставин не вважає себе потенційним конкурентом ПрАТ «МППЗТ» на досліджуваному ринку.

- (145) На вимогу голови Відділення від 24.02.2020 за №68-02/288, надіслану в рамках дослідження ринку, ТОВ «Сумитеплоенерго» листом від 20.03.2020 №1495 повідомило, що не має жодних договірних відносин з переліченими вище суб'єктами господарювання, зокрема, щодо надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, щодо надання яких виникає технологічна необхідність у замовника. вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом. При цьому також невідомо, чи відповідають зазначені суб'єкти господарювання передбаченим законодавством вимогам, зокрема, в частині забезпечення відповідними спеціалістами та технічними засобами.
- (146) Філія акціонерного товариства «Державна продовольчо-зернова компанія України» «Сумський комбінат хлібопродуктів» (далі - Сумський комбінат хлібопродуктів АТ «ДПЗКУ») на відповідну вимогу голови Відділення зазначає (лист від 19.03.2020 №271), що ТОВ «ЄВРАЗІЯ ТРАНС», ТОВ «ЛОГІСТИК ТРЕЙД УКРАЇНА», ТОВ «КАРАВАН ТРЕЙДІНГ», ТОВ «АВТОКАСКАД УКРАЇНА», ТОВ «АЛЬТ ВЕЙ», ТОВ «ПРИОРИТЕТ ТРАНС», ТОВ «ЄРКО ЛТД» не можуть бути конкурентами ПрАТ «МППЗТ» на задіяному ринку, позаяк останні не мають під'їзних колій, які б прилягали до станції Суми, куди приходять вантажі для зазначеного суб'єкта господарювання, а Товариство навпаки має у власності такі колії. Саме наявність власних під'їзних колій, що примикають до станції Суми, надає ПрАТ «МППЗТ» ринкову владу і, як наголошує Сумський комбінат хлібопродуктів АТ «ДПЗКУ», «виключає перспективу здійснення відправки іншими способами» (мовою оригіналу). При цьому зазначається, що єдиним конкурентом ПрАТ «МППЗТ» на досліджуваному ринку може бути АТ «Укрзалізниця».
- (147) Акціонерне товариство «Сумське машинобудівне науково-виробниче об'єднання» (далі - АТ «Сумське НВО») також не вважає ТОВ «ЄВРАЗІЯ ТРАНС», ТОВ «ЛОГІСТИК ТРЕЙД УКРАЇНА», ТОВ «КАРАВАН ТРЕЙДІНГ», ТОВ «АВТОКАСКАД УКРАЇНА», ТОВ «АЛЬТ ВЕЙ», ТОВ «ПРИОРИТЕТ ТРАНС», ТОВ «ЄРКО ЛТД» потенційними конкурентами Товариства із-за відсутності у них під'їзних колій для здійснення маневрових робіт (лист від 12.03.2020 №44-64). Також зазначається, що «отримання послуг від інших суб'єктів господарювання являється фізично неможливим, так як під'їзні колії, які сполучають територію АТ «Сумське НВО» з під'їзними коліями АТ «Укрзалізниця», знаходяться у власності ПрАТ «МППЗТ», і тому наше підприємство змушене користуватися послугами Сумської філії ПрАТ «МППЗТ» (мовою оригіналу).
- (148) Як зазначалось вище, пунктом 2.5. *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій* передбачено, що перевезення вагонів, розставлення їх на місцях навантаження і вивантаження і повернення на передавальні колії **забезпечується локомотивами власника під'їзної колії або його контрагентів.**
- (149) Як зазначалось вище, нормативними документами допускається виконання перевезень вантажів на замовлення вантажовласників від залізничних станцій примикання до фронтів навантаження/вивантаження структурними підрозділами АТ «Укрзалізниця», проте для цього такому вантажовласнику слід укласти із залізницею договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії (договір про подачу та забирання вагонів), зокрема, ТОВ «Сумитеплоенерго» необхідно за погодженням із ПрАТ «МППЗТ» укласти договір із Сумською дирекцією залізничних перевезень регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця», процедура укладення якого визначена пунктом 3.4. *Правил обслуговування залізничних під'їзних колій*.

- (150) Отже, перевезення вагонів по під'їзним коліям, що належать ПрАТ «МППЗТ» (м.Суми, пров.3-й Заводський, 8), до вантажних фронтів ТОВ «Сумитеплоенерго», розставлення їх на місцях вивантаження і повернення на передавальні колії №№28,32 третього маневрового району згідно із нормативними документами, що регламентують обслуговування залізничних під'їзних колій, має право здійснювати ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії, залізниці (за погодженням з ПрАТ «МППЗТ») або безпосередньо вантажовласник, але за наявності договору із залізницею та локомотива (останній при цьому не є конкурентом ПрАТ «МППЗТ», позаяк виконує роботи за власний кошт для себе, тобто не діє на відповідному товарному ринку).
- (151) У листі від 20.03.2020 №1495 Заявник зазначає про відсутність у нього договорів із залізницею щодо подачі та забирання вагонів чи щодо експлуатації під'їзних залізничних колій (оскільки заявник не є власником цих колій); про існування угоди із Сумською філією ПрАТ «МППЗТ» про користування під'їзною колією при станції Суми регіональної філії «Південна залізниця» від 01.10.2016 №14 (погодженої начальником станції регіональної філії «Південна залізниця»), відповідно до якої власник колії надає її користувачу в тимчасове користування **для вивантаження (навантаження) вугілля** та згідно умов якої подача - забирання вагонів користувачу здійснюється на умовах договору про експлуатацію під'їзних залізничних колій від 22.09.16 № 3005, укладеного між власником колії та залізницею.
- (152) ТОВ «Сумитеплоенерго» не має в оренді під'їзних залізничних колій ПрАТ «МППЗТ» для використання їх щодо здійснення перевезення вантажів. Крім цього ПрАТ «МППЗТ» не може передати в оренду свої залізничні колії, які задіяні в технологічному процесі перевезення (в тому числі контрагента - ТОВ «Сумитеплоенерго»), іншому суб'єкту господарювання, оскільки укладення такого договору оренди суперечить його статутним документам, меті його діяльності та основним обов'язкам працівників підприємств промислового залізничного транспорту України, визначених пунктом 1 розділу II Правил технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України **щодо безперебійного, своєчасного і якісного** обслуговування виробництва та контрагентів, збереження рухомого складу і вантажів, що перевозяться, ефективне використання технічних засобів, споруд і пристроїв залізничного транспорту, дотримання нормативно-правових актів з охорони праці та безпеки руху.
- (153) Також ПрАТ «МППЗТ» не може самостійно передати в оренду під'їзні колії без погодження з органом управління – Міністерством інфраструктури України (стаття 9 Закону України «Про оренду державного та комунального майна»).
- (154) Передача в оренду зазначених колій для самостійного перевезення вантажів, зокрема, ТОВ «Сумитеплоенерго» суперечить договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» при станції Суми Південної залізниці від 21.09.2016 р. який зареєстрований від 22.09.2016 за № 3005 та угоді від 01.10.2016 № 14 .
- (155) Отже, виходячи із того, що інші залізничні колії, якими б можна було надавати послуги на адресу ТОВ «Сумитеплоенерго» (м. Суми, вул. Друга Залізнична, 10), окрім тих, що належать на праві власності ПрАТ «МППЗТ», - відсутні; АТ «Укрзалізниця» не має з ТОВ «Сумитеплоенерго» укладеного договору на подачу та забирання вагонів, ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії у 2017, 2018, 2019 роках та поточному періоді 2020 року серед потенційних конкурентів на досліджуваному ринку має лише АТ «Укрзалізниця».

Установлення монопольного (домінуючого) становища

- (156) ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Сумської філії не має конкурентів на досліджуваному ринку в межах під'їзних колій №№28, 32, 21, 22, 23, 27 у місті Суми.

- (157) Таким чином, надавати послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом, що полягають у переміщенні вантажів в залізничних вагонах та іншого рухомого складу, які надійшли товариству з обмеженою відповідальністю «Сумитеплоенерго» на станцію Суми, через передавальні колії №№28, 32 третього маневрового району, що належать ПрАТ «МППЗТ», до вантажних фронтів Заявника, що розташовані на під'їзних коліях ПрАТ «МППЗТ» №№21, 22, 23, 27 другого маневрового району (біля цілісного майнового комплексу Сумської ТЕЦ) для розвантаження і застосування у виробничому процесі має право і фактично здійснювало у 2017, 2018, 2019 роках та здійснює у поточному періоді 2020 року лише ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Сумської філії, яке не має конкурентів на досліджуваному ринку в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району.
- (158) Відповідно до 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;
 - не зазнає значної конкуренції на ринку внаслідок обмеженості можливостей доступу інших суб'єктів господарювання щодо закупівлі сировини, матеріалів та збуту товарів наявності бар'єрів доступу на ринок інших суб'єктів господарювання;
 - його частка на ринку товару перевищує 35 відсотків, якщо він не доведе, що зазнає значної конкуренції.
- (159) Вищезазначене дає підстави адміністративній колегії Відділення визнати, що ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Сумської філії відповідно до частини першої статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» є суб'єктом господарювання, що у 2017, 2018, 2019 роках та поточному періоді 2020 року займав монопольне (домінуюче) становище на ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району.

VI. ЗЛОВЖИВАННЯ МОНОПОЛЬНИМ (ДОМІНУЮЧИМ) СТАНОВИЩЕМ НА РИНКУ

Зміст обставин справи, викладених Заявником

- (160) Як зазначається Заявником, в січні 2019 року ПрАТ «МППЗТ» в особі Філії відмовилось надавати Послуги згідно із раніше укладеним договором від 12.06.2015 №32 (*Договір 1*), термін дії якого подовжувався додатковими угодами: від 29.12.2015 (до 31.03.2016), від 31.03.2016 (до 31.12.2016), від 31.03.2017 (до 31.03.2018), від 26.03.2018 (до 31.12.2018).
- (161) Товариство в особі Філії змусило Заявника укласти договір від 28.12.2018 за №32, згідно із яким тарифи на Послуги суттєво підвищувались, а саме: за перевезення вантажів на відстань до 3-х км – 41, 38 грн, або на 21,7 % вищий за діючий до цього (34,00 грн); за користування локомотивом (маневрова робота) – 817,23грн за кожні півгодини роботи локомотива, або на 15,1% вищий за діючий до цього (710,21грн); за надання інформації про час подавання (перевезення) вагонів - 7,02 грн за одне повідомлення по телефону, або на 15,8 % вищий за діючий до цього (6,06 грн); за зайняття під'їзної колії (відстій вагонів) – 44,77 грн за одну добу за один вагон, або на 11,5% вищий за діючий до цього (40,15грн); плата за навантажувально-

розвантажувальні роботи – 34,30 грн, або на 25,9 % вищий за діючий до цього (27,00 грн.); за користування краном на залізничному ходу – 934,56грн за кожну годину роботи крана, або на 30,7% вищий за діючий до цього (715,31грн); за встановлення та вилучення одного гальмівного башмака – 20,27 грн, або на 13,2 % вищий за діючий до цього (17,90 грн); за переведення стрілок - 29,13 грн, або на 35,6 % вищий за діючий до цього (21,48 грн) (наведено у додатку до рішення).

Так, 14.12.2018 ТОВ «Сумитеплоенерго» отримало від *Філії* лист від 03.12.2018 №1125, в якому повідомлялось про значне підвищення тарифів з 21.12.2018 (зокрема, в частині перевезення вантажів – з 34грн. за тону до 80 грн. за тону, або в 2,35 рази вищий). ТОВ «Сумитеплоенерго» 22.12.2018 надало *Філії* лист від 20.12.2018 та додаткову угоду від 20.12.2018 №11 до договору від 12.06.2015 №32 про продовження терміну дії *Договору 1* до 31.12.2019 включно.

Філією було вчинено дії, які свідчать про прийняття пропозиції щодо укладення додаткової угоди від 20.12.2018, а саме надано рахунки на попередню оплату, в яких є посилання на договір від 12.06.2015 №32 (від 28.12.2018 №1908, від 11.01.2019 №11, від 23.01.2019 №51); зазначені рахунки були оплачені Заявником.

При цьому *Філія* з 01.01.2019 кожного дня до ранку 24.01.2019 здійснювала перевезення вантажів ТОВ «Сумитеплоенерго».

(162) 24 січня 2019 року *Філія* зупинила перевезення вантажів ТОВ «Сумитеплоенерго» та надала о 17-00 останньому лист від 24.01.2019 №42, в якому повідомила, що вважає *Договір 1* таким, який припинив свою дію 31.12.2018, та відмовляється здійснити перевезення вантажів, які надійшли на адресу ТОВ «Сумитеплоенерго», згідно із листом останнього від 23.01.2019 №371, оскільки станом на 24.01.2019 у *Філії* відсутній підписаний представником ТОВ «Сумитеплоенерго» договір або разова заявка.

(163) При цьому на вантажні fronti ТОВ «Сумитеплоенерго» 24.01.2019 *Філією* було здійснено перевезення лише одного вагону з вапном, тоді як 21 вагон з вугіллям, які вже знаходились на прийомо-здавальних коліях Товариства (№28, №32 третього маневрового району), не перевозились.

(164) Припинення перевезення вантажів з вугіллям, що відбувалось під час опалювального сезону та при низькій температурі повітря, спонукало Заявника з метою недопущення надзвичайного стану у м.Суми по причині перебоїв в процесі виробництва та постачання послуг з централізованого опалення та централізованого гарячого водопостачання, знищення комунікацій із-за розмерзання, а також збитків від плати залізниці за користування вагонами підписати договір від 28.12.2018 №32 (*Договір 2*), який був наданий після 24.01.2019, на умовах ПрАТ «МПІЗТ» в особі *Філії*.

(165) *Філією* було відмовлено ТОВ «Сумитеплоенерго» в підписанні додаткової угоди від 13 березня 2019 року №2 до *Договору 2* про продовження терміну дії цього договору до 30.06.2019 (лист *Філії* від 14.03.2019 №163), а вже наступного дня *Філія* надала Заявнику пропозицію продовжити термін дії *Договору 2* до 30.06.2019 (шляхом підписання додаткової угоди) виключно за умови підвищення з 1 квітня 2019 року вартості Послуг (лист від 15.03.2019 за №165). Зазначена додаткова угода була направлена ТОВ «Сумитеплоенерго» з порушенням двадцятиденного терміну повідомлення про намір змінити вартість Послуг.

(166) ТОВ «Сумитеплоенерго» надіслало *Філії* підписану додаткову угоду від 15.03.2019 №2 до *Договору 2* з протоколом розбіжностей, що передбачав виключення пункту щодо підвищення тарифів та право сторін на одностороннє розірвання договору, проте *Філія* відхилила таку пропозицію та запропонувала терміново підписати договір від 22.03.2019; до укладення договору пропонувалось отримувати Послуги на підставі разових заявок із застосуванням договірних тарифів (лист від 28.03.2019 №257).

- (167) За таких обставин ТОВ «Сумитеплоенерго» було змушене надати *Філії* заявку від 01.04.2019 №1 та протокол погодження договірних цін/тарифів до цієї заявки, в якому було визначено ціни, запропоновані *Філією* в договорі від 22.03.2019 №32 (*Договір 3*) та додатковій угоді від 15.03.2019 №2 до *Договору 2*, але *Філія* відмовилась укласти договір спрощеної форми про послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом у формі заявки від 01.04.2019 №1 (з протоколом погодження договірних цін/тарифів). Натомість *Філією* було надано 2 екземпляри бланку протоколу погодження цін, в якому ціна на перевезення вантажів була зазначена на 20% вища, ніж пропонувалась у *Договорі 3* та додатковій угоді від 15.03.2019 №2 до *Договору 2* (лист від 02.04.2019 №260).
- (168) При цьому зазначено, що в разі непогодження з умовами *Філії* ТОВ «Сумитеплоенерго» має можливість здійснювати доставку вантажів іншими способами (автомобільним транспортом, за допомогою підрозділів ПАТ «Укрзалізниця», застосовувати власний тепловоз з використанням під'їзних колій *Філії* тощо).
- (169) ТОВ «Сумитеплоенерго» також зазначає, що і до цього - у квітні 2018 року ПрАТ «МППЗТ» в особі *Філії* без обґрунтувань значно підвищило вартість своїх послуг (перевезення вантажів на відстань до 3-х км - з 22,96 грн до 34,00грн, або на 48%, за користування локомотивом (маневрова робота) - з 620,38 грн до 710,21 грн, або на 14,4%).
- (170) *Філія* листом від 02.04.2019 №260 відмовилась укласти зазначений договір спрощеної форми; натомість надала 2 екземпляри бланку протоколу погодження цін, в якому ціна на перевезення вантажів була зазначена на 20% вище, ніж пропонувалась у *Договорі 3* та додатковій угоді від 15.03.2019 №2 до *Договору 2*.
- (171) ТОВ «Сумитеплоенерго» з метою недопущення необґрунтованого підвищення вартості Послуг та у зв'язку із постійною потребою в отриманні Послуг в значних обсягах підписало *Договір 3* з протоколом розбіжностей від 01.04.2019 до цього договору та надало його *Філії* із супровідним листом від 05.04.2019 за №1641.
- (172) У відповідь *Філія* надіслала лист від 16.04.2019 №299 та повідомила, що не приймає пропозицію ТОВ «Сумитеплоенерго», запроповану у протоколі розбіжностей до *Договору 3*, у зв'язку із чим зазначений договір є неукладеним та запропонувала працювати за разовими заявками.
- (173) Цим же листом *Філія* повідомила ТОВ «Сумитеплоенерго», що надання Послуг буде здійснюватись виключно на запропонованих Виконавцем умовах - шляхом заповнення та підписання замовником бланків заявки та бланку протоколу погодження цін до заявки, які надані виконавцем; в іншому випадку рекомендувала здійснювати доставку вантажів іншими способами.
- (174) Слід зазначити, що до цього - листом від 31.01.2019 №66 *Філією* пропонувалось працювати за разовими заявками з протоколом погодження договірних цін/тарифів до заявки, де ціна на перевезення вантажів була на 20% вища ніж в наданому після 24.01.2019 *Договорі 2*.
- (175) Як зазначається Заявником, *Філія* як Виконавець Послуг в 2019 році з метою здійснення систематичного (кожного кварталу) безпідставного підвищення вартості Послуг пропонує та змушує укласти або продовжити договори про надання Послуг на короткий термін – три місяці.
- (176) У додаткових поясненнях по справі, наданих листом від 27.03.2020 №1675, Заявник зазначає:
«При цьому окремо треба зазначити, що листом № 376 від 29.05.2019 ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Сумської філії відмовився від виконання договору №32 від 22.03.2019 р. в редакції протоколу розбіжностей з посиланням на те, що він є необов'язковий до укладення та є неукладеним, що на нашу думку суперечить нормам частини 3;6;7 ст. 179 та частини 7 ст. 181 Господарського Кодексу України. Також вказаним листом ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Сумської філії № 376 від

29.05.2019 р. запропонувало отримувати послуги з перевезення вантажів та виконання маневрових робіт на підставі разових заявок (договорам спрощеної форми за умовами, яких надаються послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом).

- (177) Так, у відповідь на лист Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» № 182 від 22.03.2019 р., ТОВ «Сумитеплоенерго» листом № 1641 від 05.04.2019 р. надала 08.04.2019 р. ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», в особі Сумської філії підписаний договір № 32 від 22.03.2019 р. разом з підписаним актом обстеження умов роботи на під'їзній колії №№ 21,22,23,27 II-го маневрового району Сумської філії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» від 21.03.2019 р. і два примірники підписаних протоколів розбіжностей від 01 квітня 2019 року до договору № 32 від 22.03.2019 р. між ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Сумської філії та ТОВ «Сумитеплоенерго».
- (178) Листом № 299 від 16.04.2019 р. ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» в особі Сумської філії повідомило ТОВ «Сумитеплоенерго», що не приймає пропозицію, запропоновану в протоколі розбіжностей від 01.04.2019 р. до Договору № 32 від 22.03.2019 р. і про те, що в зв'язку з непогодженням істотних умов Договору від 22.03.2019 р. № 32 він є неукладеним»(мовою оригіналу).
- (179) Виходячи із приписів частин 3, 6 статті 179 Господарського Кодексу України, Заявник вважає і наголошує на цьому, що запропонований Сумською філією ПрАТ «МППЗТ» договір від 22.03.2019 № 32, предметом якого є надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, є **обов'язковим до укладення**.
- (180) ТОВ «Сумитеплоенерго» в обґрунтування своєї позиції посиляється на частину 7 статті 181 Господарського Кодексу України, якою визначено, що якщо сторона, яка одержала протокол розбіжностей щодо умов договору, заснованого на державному замовленні або такого, укладення якого є обов'язковим для сторін на підставі закону, або сторона – виконавець за договором, що в установленому порядку визнаний монополістом на певному ринку товарів (робіт, послуг), яка одержала протокол розбіжностей, не передасть у зазначений двадцятиденний строк до суду розбіжності, що залишилися не врегульованими, то пропозиції другої сторони вважаються прийнятими.
- (181) З огляду на приписи частини 7 статті 181 Господарського кодексу України та на те, що Філія не передала у двадцятиденний строк до суду розбіжності до договору від 22.03.2019 № 32, Заявник також вважає, що договір від 22.03.2019 № 32 набрав чинності з 29 квітня 2019 року в редакції протоколу розбіжностей від 01.04.2019 до цього договору.
- (182) Таку свою позицію ТОВ «Сумитеплоенерго» висловило у листі від 20.05.2019 за № 2220, адресованому Філії.
- (183) Однак Філія листом від 29.05.2019 № 376 відмовилась від виконання договору від 22.03.2019 №32, вкотре повідомивши, що він є необов'язковим до укладення та неукладеним.
- (184) Листом від 03.07.2019 № 498 Філія знову відмовилась надавати Послуги з посиленням як на неукладеність договору, так і неузгодженість ціни послуг (при тому, що розбіжностей до цін послуг договору від 22.03.2019 № 32 ТОВ «Сумитеплоенерго» не зазначало).
- (185) У зв'язку із існуючою нагальною потребою у забезпеченні Сумської ТЕЦ ТОВ «Сумитеплоенерго» вугіллям для нормального забезпечення опалювального сезону в м. Суми Заявник звернувся до Філії листом від 09.09.2019 № 3720, в якому висловив прохання опрацювати питання укладення нового договору щодо надання послуг з

перевезення вантажів залізничним транспортом на строк до 31.12.2019 або до 31.03.2020 за цінами, які були зазначені в договорі від 22.03.2019 № 32, та надати проект договору для обговорення.

(186) В результаті було укладено договір від 16 вересня 2019 р. №76 між ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії та ТОВ «Сумитеплоенерго» (з протоколом розбіжностей від 07.10.2019), згідно з яким надавались послуги до 31.12.2019, що підтверджується актами надання послуг від 31 жовтня 2019 р. № 10/35, від 30 листопада 2019 р. № 11/20, від 31 грудня 2019 р. № 12/14.

(187) Як повідомив Заявник, з 01.01.2020 та на дату надання інформації (лист від 27.03.2020 №1675) послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, надаються на підставі договору від 28.12.2019 № 76 та додаткової угоди від 17.03.2020 № 1 до цього договору.

Порядок формування цін/тарифів філіями Товариства

(188) Ціни/тарифи на послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, що надаються філіями ПрАТ «МППЗТ», є вільними в розумінні Закону України «Про ціни і ціноутворення».

(189) Тарифи на перевезення вантажів та інші (додаткові) послуги мають формуватися структурними підрозділами Товариства у відповідності із 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 щодо формування тарифів*), що закріплено у пункті 11 Облікової політики приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту», затвердженої наказом Товариства від 30.12.2014 №483, а також у договорах із замовниками.

(190) *Методичними рекомендаціями щодо формування тарифів* визначено, що основними вимогами до формування тарифів і показників оцінки роботи МППЗТ є надання транспортних послуг з найменшими витратами, забезпечення високої якості послуг і робіт, **запобігання негативним проявам монополізму.**

(191) *Методичними рекомендаціями щодо формування тарифів* передбачено, що до основних видів послуг ППЗТ, на які розробляються тарифи, відносяться:

- перевезення вантажів;
- навантажувально-розвантажувальні роботи.

(192) До переліку інших послуг *Методичними рекомендаціями щодо формування тарифів* віднесено, зокрема:

- користування тепловозом (маневрова робота на замовлення вантажовласника);
- користування іншим рухомим складом та механізмами;
- користування під'їзними коліями ППЗТ (пропуск рухомого складу по під'їзних залізничних коліях);
- зайняття під'їзних колій (відстій вагонів);
- послуги стропальників;
- проведення щоквартального огляду під'їзних колій, стрілочних переводів, які знаходяться на балансі вантажовласників;
- обстеження вантажних фронтів;
- огляд під'їзних колій на замовлення їх власника;
- утримання, обслуговування та переведення стрілок, встановлення

гальмівних башмаків, відкриття і закриття воріт, шлагбаумів, які розташовані на під'їзних коліях вантажовласника;

- надання інформації про час подавання вагонів;
- зважування вантажів або порожніх вагонів (контейнерів);
- надання експедиційних послуг, розкредитування документів;
- подача стислого повітря;
- зберігання рухомого складу на своїх осях;
- зберігання вантажів;
- надання послуг з поточного утримання та ремонту колійного господарства стороннім підприємствам;
- виконання ремонтів рухомого складу, вузлів, агрегатів стороннім підприємствам **тощо**.

(193) *Методичними рекомендаціями щодо формування тарифів* передбачено застосування диференційованих тарифів на перевезення вантажів, договірних тарифів. При цьому ***диференційовані тарифи на перевезення вантажів*** – установлення різних тарифів (цін) на перевезення вантажів у залежності від технологічного процесу, рівня витрат та обсягів перевезень; ***договірний тариф*** – тариф, який встановлюється за домовленістю між МППЗТ та користувачем послуг і може змінюватись за взаємною згодою сторін.

(194) *Методичні рекомендації щодо формування тарифів* визначають такий загальний порядок щодо встановлення та зміни тарифів. Базові тарифи на перевезення вантажів та навантажувально-розвантажувальні роботи затверджуються наказами директорів філій МППЗТ та вводяться в дію з урахуванням вимог чинного законодавства. Базові тарифи визначаються на єдиних принципах формування структури тарифу і методів визначення основних його складових (пункт 9).

(195) Пунктом 10 *Методичних рекомендацій щодо формування тарифів* встановлено, що у залежності від обсягів робіт, 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. 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 ж значного зменшення обсягів робіт, змін умов надання послуг або зростання матеріальних та фінансових витрат можуть за домовленістю сторін встановлюватись тарифи, вищі від базових.

(196) Загальний порядок розрахунку тарифів згідно із *Методичними рекомендаціями щодо формування тарифів* такий. Загальний рівень тарифів на промислового залізничного транспорту визначається, враховуючи єдиний механізм формування структури тарифів як різновидності планової ціни та єдиних методів визначення складових частин, на підставі питомих нормативних витрат. Вартість кожного виду послуг визначається самостійно кожною філією МППЗТ 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.

(197) Як визначено у пункті 24 *Методичних рекомендацій щодо формування тарифів*, 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.

- (198) *Методичними рекомендаціями щодо формування тарифів* визначено, що повна собівартість послуг складається з виробничої собівартості та адміністративних витрат. Загальновиробничі витрати, що включаються у тариф, розподіляються за видами (технологіями) послуг пропорційно фонду оплати праці персоналу, задіяного на цих послугах. Адміністративні витрати розподіляються за видами (технологіями) послуг пропорційно виробничій собівартості цих послуг.
- (199) Облікова політика приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту», затверджена наказом Товариства від 30.12.2014 №483 (далі – *Наказ про облікову політику*), визначає сукупність принципів, методів і процедур, які використовуються підприємством для ведення бухгалтерського, податкового та управлінського обліку, а також складання звітності.
- (200) *Наказом про облікову політику* передбачено, що базою розподілу постійних і змінних загальновиробничих витрат на кожен об'єкт витрат обирається заробітна плата (пункт 11). Враховуючи, що згідно із пунктом 15 П(С)БО 16 «Витрати», витрати на управління виробництвом цехів, дільниць тощо відносяться до загальновиробничих витрат, адміністративні витрати на філіях Товариства не утворюються (пункт 13).
- (201) Згідно із пунктом 5 *Наказу про облікову політику* витрати на утримання управління Товариства розподіляються згідно із вимогами відповідного нормативного акту Товариства та відображаються у складі адміністративних, операційних тощо витрат Звіту про фінансові результати філій. Відповідним нормативним актом Товариства є Положення про порядок розподілу загальних витрат управління ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» (далі - *Положення про порядок розподілу загальних витрат*). Згідно із пунктом 1.2. розділу I *Положення про порядок розподілу загальних витрат*, загальні витрати – це витрати, спрямовані на забезпечення діяльності управління Товариства. Відповідно до пункту 2.1. розділу II *Положення про порядок розподілу загальних витрат*, загальні витрати управління Товариства розподіляються Товариством пропорційно частці кожної філії у загальній сумі чистого доходу від реалізації послуг. Таким чином, адміністративні витрати (рахунок обліку 92) щомісячно розподіляються між філіями Товариства.
- (202) Згідно із *Наказом про облікову політику* права та обов'язки директорів філій регламентуються довіреністю голови правління приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту», Положенням про філію та іншими розпорядчими документами.
- (203) Згідно із п.п.5.5.1. Положення про *Філію*, остання в межах своєї компетенції має право формувати та затверджувати у встановленому порядку тарифи, ціни на товари, роботи та послуги, що надаються *Філією*. Згідно із п.п.8.9.7. Положення про *Філію* директор *Філії* на підставі довіреності у межах своєї компетенції розробляє, затверджує та вводить в дію тарифи на послуги, що надаються *Філією*.
- (204) В період 2017-2019 років в довіреностях директора та виконуючих обов'язки директора *Філії* одним із пунктів вказано: «За попереднім погодженням з Товариством розробляти, затверджувати та вводити в дію тарифи на послуги з перевезення вантажів залізничним транспортом на під'їзних залізничних коліях та інші послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом, які надаються *Філією*».
- (205) Як зазначено у листі Товариства від 29.05.2019 №2659, надісланого у відповідь на вимогу голови Відділення, розрахунок та введення цін/тарифів *Філія* здійснює за погодженням з Товариством – розроблені проекти розрахунку тарифів на послуги *Філія* направляє на розгляд комісії з реалізації тарифної політики Товариства (далі - Тарифна комісія).

- (206) Положенням про комісію з реалізації тарифної політики, затвердженим наказом ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» від 22.04.2013 №176, визначено, що Тарифна комісія створюється з метою збільшення та залучення додаткових обсягів наданих послуг (робіт) замовникам; збільшення доходів з урахуванням собівартості послуг (робіт), кон'юнктури транспортного ринку, логістичних схем транспортування вантажів і інших факторів, що впливають на обсяги та вартість послуг (робіт), підвищення конкурентоспроможності послуг (робіт), які надаються відокремленими структурними підрозділами Товариства на ринку транспортних послуг та на забезпечення повного задоволення потреб замовників послуг (робіт) при безумовному забезпеченні надання послуг (робіт) високої якості.
- (207) Отже, Тарифна комісія проводить розгляд розроблених відокремленими структурними підрозділами диференційованих тарифів на основні види послуг (перевезення вантажів та навантажувально-розвантажувальні роботи) та погоджує їх застосування.
- (208) Разом з тим, у відповідності до пункту 11 розділу III *Методичних рекомендацій щодо формування тарифів* комісія Товариства (Тарифна комісія) розглядає та погоджує застосування знижок до базових тарифів на основні види послуг замовникам.
- (209) Як свідчать надані Товариством матеріали, після розгляду Тарифною комісією розрахунків нових тарифів, які пропонується ввести, *Філія* отримувала погодження, в яких останню було зобов'язано надіслати Товариству наказ про введення в дію тарифів у сканованому вигляді.
- (210) Філіям Товариства було надіслано факсограму від 17.08.2018 №4238, якою керівників філій зобов'язували «провести розрахунок тарифу на перевезення вантажів та плат на додаткові послуги в терміни, зазначені в Таблиці 1. Всі необхідні матеріали: калькуляції, розрахунки та додатки до розрахунків надати в електронному вигляді до Товариства на адресу (вказано електронну адресу)». При цьому *Філії* було встановлено термін надання необхідних матеріалів – до 01.10.2018 (період розрахункового тарифу – з 01.01.2019 по 31.12.2019).
- (211) Іншою факсограмою, а саме від 13.02.2019 за №720 директорів філій зобов'язано «починаючи з 2019 року перегляд тарифів проводити щоквартально». При цьому наголошується: «Для можливості своєчасного переукладення дохідних договорів необхідно не менше ніж за 1 місяць до закінчення кварталу проводити перегляд діючих тарифів та розрахунки, разом з економічним обґрунтуванням, направляти в управління планування для перевірки. Після перевірки та погодження розрахованих тарифів буде надаватись дозвіл на переукладення (продовження) договорів». Отже, філії були зобов'язані Товариством переглядати тарифи незалежно від наявності підстав для підвищення тарифів (зниження тарифів у досліджуваній період не спостерігалось).
- (212) Встановлено, що у 2018 та 2019 роках діяли тарифи на Послуги, введені наказом *Філії* від 06.12.2017 № 187 (далі - *Наказ №187*), наказом *Філії* від 04.12.2018 № 271 (далі – *Наказ №271*), наказом *Філії* від 15.03.2019 № 41 (далі – *Наказ №41*).
- (213) Як зазначено Товариством у листі від 11.12.2019 №6073, надісланому у відповідь на вимогу голови Відділення від 19.11.2019 за № 02-10/1963, періодом, який взято за основу при плануванні витрат, зокрема, адміністративних та загальновиробничих, врахованих при плануванні тарифів на Послуги, є:
- введених в дію *Наказом №187* - плановий 2018 рік;
 - введених в дію *Наказом №271* – плановий 2019 рік;
 - введених в дію *Наказом №41* – плановий період 2019-2020 років (12 місяців), а саме II, III, IV квартал 2019 року та I квартал 2020 року.
- (214) Разом з тим, листом від 13.03.2020 №1206 у відповідь на вимогу голови Відділення від 21.02.2020 №68-02/280 на питання по пункту 12: «Чи враховувались

при плануванні адміністративних та загальновиробничих витрат, врахованих при розрахунку тарифів на Послуги, введених наказами Сумської філії від 06.12.2017 № 187, від 04.12.2018 № 271 та від 15.03.2019 № 41, фактичні показники року, попереднього розрахунковому, або очікувані показники зазначеного року (якщо рік не завершився)?» ПрАТ «МППЗТ» зазначило: «При розрахунку тарифу на послуги враховуються планові (очікувані) адміністративні та загальновиробничі витрати. При плануванні витрат на наступний рік (період) враховуються фактичні дані за минулий звітний період, план витрат поточного року, прогнозні макроекономічні показники (індекс зростання цін виробників, рівень інфляції, темпи зростання заробітної плати), обов'язкові витрати, які передбачають норми законодавчих документів та потреби у витратах, які не здійснювались у минулих періодах». При цьому наведено інформацію про підстави для планування рівня адміністративних витрат по статтям у досліджуваній період.

- (215) Варто зазначити, що *Філією* в листі щодо обґрунтування економічної доцільності введення нових тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом та інші послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, що направлявся на розгляд Тарифної комісії 29.11.2017 (після погодження введені *Наказом №187*), не зазначалось жодних підстав для перегляду (підвищення) тарифів. В обґрунтування доцільності введення нових тарифів на Послуги, розрахунки яких були направлені *Філією* на погодження листом від 30.11.2018 №1120 (після погодження введені *Наказом №271*), зазначено : «у зв'язку зі зміною ряду ціноутворюючих факторів на послуги філії, а саме - підвищення посадових окладів та тарифних ставок до 45%, вартості дизельного палива на 10 %, МВБК на 15-20%, спецодягу на 15-20%» (мовою оригіналу).
- (216) Факсограмою від 28.12.2018 №6826 на звернення *Філії* від 27.12.2018 №1215 Товариством надано «погодження на укладання Договорів на перевезення вантажів залізничним транспортом з підприємствами, вказаними в листі, після обов'язкового внесення виправлень та доповнень до всіх Договорів, надісланих електронною поштою, в наданих раніше проектах Договорів, із застосуванням нових тарифів та плат на послуги з основної діяльності, з терміном дії Договорів до 31.03.2019 (включно)».
- (217) Порядок надання Послуг замовникам Товариства (його структурних підрозділів) по разовим заявкам визначений розпорядженням ПрАТ «МППЗТ» від 02.08.2012 №291, яким визначено, що при зверненні разових замовників з проханням отримати Послуги, для спрощення процедури оформлення , слід надавати Послуги після надання замовником разової заявки встановленої форми за умови підписання замовником Протоколу погодження договірних цін/тарифів.
- (218) Наказом ПрАТ «МППЗТ» від 30.08.2018 №301 «Про встановлення договірного тарифу» регламентовано для усіх філій плату за надання Послуг за разовими заявками, а саме визначено, що тариф на перевезення 1-ї тони вантажу для клієнтів, яким надаються послуги по разовим заявкам на відстань до 3-х км , встановлюється в розмірі найбільшого тарифу (базового, диференційованого), що діє на структурному підрозділі, збільшеного на 20%; тарифи на інші послуги, пов'язані з перевезення вантажів, встановлюються відповідно до діючих на структурному підрозділі.

Аналіз складових тарифів на послуги, що надаються *Філією*

- (219) Виходячи із того, що відповідно до пункту 7 Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 5 березня 2002р. №49-р та зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 1 квітня

2002р. за №317/6605, підвищення цін (тарифів), що дорівнює або перевищує 5 відсотків, використовується як значиме, Відділенням було проаналізовано порядок формування тарифів на Послуги та безпосередньо розрахунки тарифів (базових тарифів), що діяли у 2018, 2019 роках та поточному періоді 2020 року. При цьому встановлено економічну необґрунтованість тарифів на основні та додаткові послуги *Філії*, затверджених *Наказом №187*, *Наказом №271* та *Наказом №41*.

- (220) Так, у Калькуляції вартості перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3 км для замовників Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», затвердженої *Наказом №187* (далі – *Калькуляція вартості перевезення, затверджена Наказом №187*), повна планова собівартість послуги на 2018 рік складає 9 657 045 грн., тоді як Планом виробничо-фінансової діяльності Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» на 2018 рік (далі - План виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2018 рік) планові витрати на зазначену послугу становлять 7 219 000 грн; при цьому заплановані обсяги зазначеної послуги є однаковими і за калькуляцією, і згідно із Планом виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2018 рік. Отже, при формуванні вартості послуги «перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3 км» повна планова собівартість запланованого обсягу цієї послуги завищена на 2 438 045 грн.
- (221) Аналогічно, у Калькуляції тарифу на навантажувально - розвантажувальні роботи для замовників Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», затвердженої *Наказом №187* (далі - *Калькуляція тарифу на навантажувально-розвантажувальні роботи, затверджена Наказом №187*), повна планова собівартість послуг становить 647 492,64 грн, тоді як відповідно до Плану виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2018 рік зазначені витрати складають 465 000 грн; при цьому заплановані обсяги зазначеної послуги є однаковими і за калькуляцією, і згідно із Планом виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2018 рік. Отже, при формуванні тарифу на послугу «навантажувально - розвантажувальні роботи» повна планова собівартість запланованого обсягу цієї послуги завищена на 182 492,64 грн.
- (222) Планом виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2018 рік передбачено фонд заробітної плати у розмірі 3 500 000 грн, втім заробітна плата у складі планових загальновиробничих витрат (згідно із Розрахунком загальновиробничих витрат, додаток до розрахунку вартості перевезення 1тн вантажу) становить 2 445 475грн, а заробітна плата у прямих витратах – 3 062 643 грн, тобто, сума витрат на заробітну плату у складі загальновиробничих витрат та у складі прямих витрат, задіяних у розрахунках вартості Послуг, становить 5 508 118 грн (замість 3 500 000грн).
- (223) Оперуючи показником прямих витрат на заробітну плату (3 062 643грн) визначено співвідношення загальновиробничих витрат (3 567 576 грн) і фонду оплати праці персоналу, задіяного на відповідній послугі, що складає 116,49%. Зазначений розрахований показник застосовувався при формуванні усіх тарифів на основні і додаткові послуги *Філії* задля визначення розміру загальновиробничих витрат, що припадають на відповідну послугу, шляхом множення на коефіцієнт 1,1649 прямих витрат на заробітну плату по відповідній послугі.
- (224) Звертає на себе увагу той факт, що передбачені Планом витрат по елементам Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» на 2018 рік (далі - *План витрат по елементам на 2018 рік*) витрати «податок на землю» в сумі **176 000** грн віднесено: 172500грн – на собівартість послуги «перевезення вантажів залізничним транспортом на відстань до 3 км», а 3500грн – на загальновиробничі витрати.
- (225) До загальновиробничих витрат при плануванні також віднесено збір за забруднення навколишнього середовища в сумі 3000грн, податок на нерухомість в сумі 10 000грн.
- (226) Разом з тим, пунктом 18 Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати», затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 31.12.1999 № 318 (далі – П(С)БО 16 «Витрати»), визначено, що такі загальногосподарські

витрати як податки, збори та інші передбачені законодавством обов'язкові платежі належать до адміністративних витрат (крім податків, зборів та обов'язкових платежів, що включаються до виробничої собівартості продукції, робіт, послуг).

(227) Тому в бухгалтерському обліку податки на транспорт, на землю, збір за забруднення навколишнього природного середовища, на нерухомість, плату за використання водних ресурсів, комунальний податок обліковуються на рахунку 92 «Адміністративні витрати». Отже, зазначені витрати мали б бути враховані Товариством при плануванні адміністративних витрат на 2018 рік та потім розподілені між філіями ; при цьому у плані адміністративних витрат на 2018 рік «податки і обов'язкові платежі» враховані у сумі **80 000 грн** (*примітка:* Згідно із пунктом 2.1. розділу II *Положення про порядок розподілу загальних витрат*, загальні витрати (адміністративні витрати) управління Товариства розподіляються Товариством пропорційно частці кожної філії у загальній сумі чистого доходу від реалізації послуг).

(228) Окрім того, передбачені *Планом витрат по елементам на 2018 рік* витрати на спецодяг, спецвзуття, мило та спецхарчування в сумі **45 000 грн** при плануванні тарифів розподілено так: до складу собівартості послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом на відстань до 3 км віднесено витрати на спецодяг, спецвзуття (у складі «Інших матеріальних витрат») в сумі 41217грн, до складу собівартості навантажувально-розвантажувальних послуг – 1330грн, до складу собівартості користування тепловозом (маневрова робота) у сумі 1671грн. Разом з тим, виходячи із витрат на спецодяг, спецвзуття, врахованих у собівартості послуг «обслуговування та переведення стрілок» (в розрахунку на одну операцію) у розмірі 0,55грн, «встановлення та вилучення гальмівних башмаків»(в розрахунку на одну операцію) у розмірі 0, 46грн, у платі за відстій вагонів (у розрахунку на вагоно-добу) у розмірі 34,27 грн , що у розрахунку на рік складає (як зазначено у розшифровках до калькуляцій) 2141грн по кожній з цих послуг, тобто витрати на спецодяг, спецвзуття у складі планової собівартості Послуг (згідно із відповідними калькуляціями) в сумі значно (**на 5641 грн**) перевищують заплановані витрати на зазначені цілі у розмірі **45000 грн** ($41217+1330+1671+2141+2141+2141=50641$). Зазначене свідчить про завищення витрат на спецодяг, спецвзуття у складі «Інших матеріальних витрат» при розрахунках тарифів на Послуги.

(229) У Калькуляції вартості перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3 км для замовників Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», затвердженої *Наказом №271* (далі – *Калькуляція вартості перевезення, затверджена Наказом №271*), повна планова собівартість послуги на 2019 рік складає 14 359 627,26 грн, тоді як Планом виробничо-фінансової діяльності Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» на 2019 рік (далі - План виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2019 рік) такі витрати становлять 13 462 000 грн; при цьому запланований обсяг зазначених послуг є однаковим і згідно із калькуляцією, і за Планом виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2019 рік. Отже, виходячи із цих даних, при формуванні вартості послуги «перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3 км повна планова собівартість запланованого обсягу цієї послуги завищена на 897627,26грн.

(230) Аналогічно, у Калькуляції тарифу на навантажувально - розвантажувальні роботи для замовників Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», затвердженої *Наказом №271* (далі - *Калькуляція тарифу на навантажувально-розвантажувальні роботи, затверджена Наказом №271*), повна планова собівартість послуг становить 896262,77 грн, тоді як відповідно до Плану виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2019 рік зазначені витрати складають 328000 грн; при цьому заплановані обсяги зазначеної послуги є однаковими і за калькуляцією, і згідно із Планом виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2019 рік Отже, при

формуванні тарифу на послугу «навантажувально - розвантажувальні роботи» повна планова собівартість запланованого обсягу цієї послуги завищена на 568262,77 грн.

- (231) Планом виробничо-фінансової діяльності Філії на 2019 рік передбачено фонд заробітної плати у розмірі 5750 000 грн, втім заробітна плата у складі планових загальновиробничих витрат згідно із Розрахунком загальновиробничих витрат (додаток до розрахунку вартості перевезення 1тн вантажу) становить 3 373 059,73грн., а «прямі витрати на заробітну плату» - 4 088 885,4 грн, тобто, сума витрат на заробітну плату у складі загальновиробничих витрат та у складі прямих витрат, задіяних у розрахунках вартості послуг, становить 7 461 945,13 грн, або на 1 711945 грн більше ніж за Планом виробничо-фінансової діяльності Філії на 2019 рік.
- (232) Філією визначено співвідношення загальновиробничих витрат (4 931 604,09 грн) і прямих витрат на заробітну плату(4 088 885,4 грн), що складає 120,61%. При формуванні усіх тарифів на основні і додаткові послуги Філії розмір загальновиробничих витрат, що припадають на відповідну послугу, розраховувався як такий, що складає 120,61% до прямих витрат на заробітну плату по відповідній послугі, тобто із застосуванням коефіцієнту 1,2061.
- (233) Передбачені Планом витрат по елементам Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» на 2019 рік (далі - *План витрат по елементам на 2019 рік*) витрати «податок на землю» в сумі **132 000грн** віднесено: 130000грн – на собівартість послуги перевезення вантажів залізничним транспортом на відстань до 3 км (у складі «Інших витрат») та 2000грн – на загальновиробничі витрати.
- (234) До загальновиробничих витрат при плануванні також віднесено збір за забруднення навколишнього середовища в сумі **4000грн**, податок на нерухомість в сумі **6 000грн**.
- (235) Як зазначено вище, перелічені витрати мали б бути враховані Товариством при плануванні адміністративних витрат на 2019 рік та потім розподілені між філіями; при цьому у плані адміністративних витрат на 2019 рік «податки і обов'язкові платежі» враховані у сумі 40 000грн.
- (236) Окрім того, передбачені *Планом витрат по елементам на 2019 рік* витрати на спецодяг, спецвзуття, мило та спецхарчування в сумі **56 000грн** при плануванні тарифів розподілено: до складу планових загальновиробничих витрат віднесено 6000 грн, до складу собівартості послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом на відстань до 3 км віднесено витрати на спецодяг, спецвзуття (у складі «Інших матеріальних витрат») в сумі 50 000грн, до складу собівартості навантажувально-розвантажувальних послуг – 1613грн, до складу собівартості користування тепловозом (маневрова робота) у сумі 6581грн. Разом з тим, виходячи із витрат на спецодяг, спецвзуття, врахованих у собівартості послуг «обслуговування та переведення стрілок» (в розрахунку на одну операцію) у розмірі 0,11грн, «встановлення та вилучення гальмівних башмаків» (в розрахунку на одну операцію) у розмірі 0, 08грн (у платі за відстій вагонів (у розрахунку на вагоно-добу) не виділено), що у розрахунку на рік (як зазначено у розшифровках до калькуляцій) складає 3 592 грн по кожній з цих послуг, тобто витрати на спецодяг, спецвзуття у складі планової собівартості Послуг (згідно із відповідними калькуляціями) в сумі значно (на 18970 грн) перевищують заплановані на зазначені цілі **56 000грн** ($6000+50000+1613+6581+3592+3592+3592=74970$). Зазначене свідчить про завищення витрат на спецодяг, спецвзуття у складі «Інших матеріальних витрат» при розрахунках тарифів на Послуги.
- (237) У Калькуляції вартості перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3 км для замовників Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», затвердженої *Наказом №41* (далі – *Калькуляція вартості перевезення, затверджена Наказом №41*), повна планова собівартість послуги на II,III та IVквартал 2019 року та I квартал 2020 року складає 15115996грн, тоді як Планом виробничо-фінансової діяльності Сумської філії

ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» II,III та IVквартал 2019 року та I квартал 2020 року (далі - План виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2019 - 2020 рік) такі витрати становлять 13890000 грн; при цьому заплановані обсяги зазначеної послуги є однаковими і за калькуляцією, і згідно із Планом виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2019 - 2020 рік. Отже, виходячи із цих даних, при формуванні вартості послуги «перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3 км» повна планова собівартість запланованого обсягу цієї послуги завищена на 1 225 996 грн.

(238) Аналогічно, у Калькуляції тарифу на навантажувально - розвантажувальні роботи для замовників Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», затвердженої *Наказом №41* (далі - *Калькуляція тарифу на навантажувально-розвантажувальні роботи, затверджена Наказом №41*), повна планова собівартість послуг становить 905941 грн., тоді як відповідно до Плану виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2019-2020 рік зазначені витрати складають 332000 грн. Отже, при формуванні тарифу на послугу «навантажувально - розвантажувальні роботи» повна планова собівартість запланованого обсягу цієї послуги завищена на 241 059 грн.

(239) Планом виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2019-2020 рік передбачено фонд заробітної плати у розмірі 6026000 грн, втім заробітна плата у складі планових загальновиробничих витрат згідно із Розрахунком загальновиробничих витрат (додаток до розрахунку вартості перевезення 1тн вантажу) становить 3186030 грн, а «прямі витрати на заробітну плату» - 4170009 грн, тобто, сума витрат на заробітну плату у складі загальновиробничих витрат та у складі прямих витрат, задіяних у розрахунках вартості послуг, становить 7356039 грн, або на 1330039 грн більше ніж за Планом виробничо-фінансової діяльності *Філії* на 2019 - 2020 рік. Оперуючи показником прямих витрат на заробітну плату (4170009 грн), *Філією* визначено співвідношення загальновиробничих витрат (5677588 грн) і прямих витрат на заробітну плату, що складає 136,15 %. При формуванні усіх тарифів на основні і додаткові послуги *Філії* розмір загальновиробничих витрат, що припадають на відповідну послугу, розраховувався як такий, що складає 136,15 % до прямих витрат на заробітну плату по відповідній послугі, тобто із застосуванням коефіцієнту 1,3615.

(240) З огляду на завищення при формуванні тарифів на Послуги прямих витрат на заробітну плату, визначення розміру загальновиробничих витрат на їх базі (із застосуванням коефіцієнтів 1, 1649 ; 1,2061; 1,3615) тягне за собою відповідне завищення загальновиробничих витрат у складі собівартості кожної відповідної послуги.

(241) Співвідношення загальновиробничих витрат і прямих витрат на заробітну плату у досліджуваній період мало тенденцію до збільшення (116,49 %, 120, 61%, 136,15%). Зазначене свідчить про те, що навіть при невинному зростанні прямих витрат на оплату праці (на зростання витрат по заробітній платі *Філія* посиляється при поясненні підстав підвищення тарифів на Послуги) темпи росту загальновиробничих витрат випереджають темпи росту прямих витрат на заробітну плату.

(242) Передбачені Планом витрат по елементам Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» II,III та IVквартал 2019 року та I квартал 2020 року (далі - *План витрат по елементам на 2019-2020 рік*) витрати «податок на землю» в сумі **222 000грн** віднесено: 200 000грн – на собівартість послуги перевезення вантажів залізничним транспортом на відстань до 3 км (у складі «Інших витрат»), 22 000 грн – на загальновиробничі витрати.

(243) До загальновиробничих витрат при плануванні також віднесено збір за забруднення навколишнього середовища в сумі **4000**грн, податок на нерухомість в сумі **6 000** грн.

(244) Перелічені витрати мали б бути враховані Товариством при плануванні адміністративних витрат на II,III та IVквартал 2019 року та I квартал 2020 року та

потім розподілені між філіями; при цьому у плані адміністративних витрат на 2019 - 2020 рік «податки і обов'язкові платежі» враховані у сумі **42 000грн.**

(245) Окрім того, передбачені *Планом витрат по елементам на 2019-2020 рік* витрати на спецодяг, спецвзуття, мило та спецхарчування в сумі **64 000грн** при плануванні тарифів розподілено: до складу планових загальновиробничих витрат віднесено 9000гр, до складу собівартості послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом на відстань до 3 км віднесено витрати на спецодяг, спецвзуття (у складі «Інших матеріальних витрат») в сумі 55 000грн, до складу собівартості навантажувально-розвантажувальних послуг – 2923грн, до складу собівартості користування тепловозом (маневрова робота) у сумі 6581грн. Разом з тим, виходячи із витрат на спецодяг, спецвзуття, врахованих у собівартості послуг «обслуговування та переведення стрілок» (в розрахунку на одну операцію) у розмірі 0,11грн, «встановлення та вилучення гальмівних башмаків» (в розрахунку на одну операцію) у розмірі 0,08грн (у платі за відстій вагонів (у розрахунку на вагоно-добу) не виділено), що у розрахунку на рік (як зазначено у розшифровках до калькуляцій) складає 3 592 грн по кожній з цих послуг, тобто витрати на спецодяг, спецвзуття у складі планової собівартості Послуг (згідно із відповідними калькуляціями) в сумі значно (на **20280** грн) перевищують заплановані на зазначені цілі **64 000грн** ($9000+55000+2923+6581+3592+3592+3592=84280$). Зазначене свідчить про завищення витрат на спецодяг, спецвзуття у складі «Інших матеріальних витрат» при розрахунках тарифів на Послуги.

(246) Звертає на себе увагу той факт, що:

- витрати на діагностику приладів у сумі 10000 грн, витрати на охорону праці в сумі 10000грн., витрати на атестацію робочих місць в сумі 5000 грн., витрати на навчання працівників (семінари) в сумі 10000грн всього на суму 207500 грн віднесено на прямі витрати («Інші витрати») у складі собівартості послуги з перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3 км при розрахунку вартості цієї послуги, затвердженої *Наказом №187*;

- витрати на відрядження у сумі 60000грн, витрати на медогляд у сумі 30000 грн, витрати на діагностику приладів у сумі 16000 грн, витрати на держнагляд, пожежний нагляд у сумі 6000 грн, всього на суму 242000 грн віднесено на прямі витрати («Інші витрати») у складі собівартості послуги з перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3 км при розрахунку вартості цієї послуги, затвердженої *Наказом №271*;

- витрати на відрядження у сумі 75000 грн, витрати на медогляд у сумі 30000 грн, витрати на діагностику приладів у сумі 18000 грн, витрати на держнагляд, пожежний нагляд у сумі 6000 грн всього на суму 329 000 грн віднесено на прямі витрати («Інші витрати») у складі собівартості послуги з перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3 км при розрахунку вартості цієї послуги, затвердженої *Наказом №41*,

втім відповідно до П(С)БО 16 «Витрати» перелічені витрати відносяться до загальновиробничих витрат та, відповідно, мають розподілятися між усіма Послугами при формуванні тарифів на них.

(247) Попри те, що усі витрати на оплату праці машиністів тепловоза (по штатному розпису - 6), складача поїздів (по штатному розпису -5), слюсаря з ремонту рухомого складу (по штатному розпису 2), диспетчера (по штатному розпису – 2) у повному обсязі віднесено до прямих витрат на оплату праці при формуванні вартості однієї із основних послуг (до вартості перевезення), витрати на оплату праці зазначених працівників враховуються також при розрахунку плати:

- за встановлення та вилучення гальмівних башмаків (машиніст тепловоза, складач поїздів);
- плати за 0,5год. користування тепловозом (маневрова робота) (машиніста тепловоза, складача поїздів, слюсаря з ремонту рухомого складу);
- плати за обслуговування та переведення стрілок (машиніст тепловоза, складач поїздів);
- плати за навантажувально-розвантажувальні роботи (слюсаря з ремонту рухомого складу).

(248) Адміністративні витрати Товариства, що формуються в управлінні Товариства, розподіляються між філіями за питомою вагою чистого доходу кожної філії у складі чистого доходу Товариства. Так, питома вага чистого доходу *Філії* у чистому доході Товариства становила 5,33%, 5,49% та 5,43%, відповідно, на 2018, 2019 роки та на період з II кварталу 2019 року по I квартал 2020 року. Замість розподілу загальної суми адміністративних витрат, що приходить на *Філію* та становить, відповідно, 5,33%, 5,49% та 5,43% від загальної суми адміністративних витрат Товариства, а саме 576000 грн, 945000 грн та 976000 грн, пропорційно виробничій собівартості Послуг адміністративні витрати у складі собівартості певних видів Послуг визначаються *Філією* ототожнення наведених вище даних про питому вагу загальної суми адміністративних витрат *Філії* у адміністративних витратах Товариства із показниками «співвідношення адміністративних витрат і виробничої собівартості» *Філії*. Отже, при визначенні адміністративних витрат у складі повної собівартості тієї чи іншої Послуги *Філія* розраховувала 5,33%, 5,49% та 5,43% (у відповідний період) від виробничої собівартості відповідної Послуги.

(249) Втім аналіз первинних бухгалтерських документів свідчить про завищення при плануванні розміру загальної суми адміністративних витрат Товариства (які розподіляються між філіями). Так, Планом адміністративних витрат на 2018 рік (надано на вимогу голови Відділення листом Товариства від 11.12.2019 №6073) передбачено, зокрема, витрати:

- послуги аудиту – 800 тис. грн;
- оцінка майна – 640 тис. грн;
- податки та обов'язкові платежі – 80 тис. грн;
- обов'язкове страхування працівників (водіїв, трансп.пожеж. (мовою оригіналу)) -16 тис. грн,

тоді як у 2018 році ні витратна оцінка майна, ні витрат на послуги аудиту не було, а витрати на податки та обов'язкові платежі не перевищили 13 тис. грн, витрати на страхування – не перевищують 7 тис. грн.

(250) Планом адміністративних витрат на 2019 рік (надано на вимогу голови Відділення листом Товариства від 11.12.2019 №6073) передбачено, зокрема, витрати:

- послуги аудиту – 600 тис. грн;
- відрядження (добові) – 690 тис. грн;
- інформаційно-консультативні послуги – 400 тис. грн;
- обов'язкове страхування працівників (водіїв, трансп.пожеж. (мовою оригіналу)) -24 тис. грн,

тоді як у 2019 році ні витрат на оцінку майна, ні витрат на послуги аудиту, ні витрат на страхування фактично не було, а витрати на інформаційно-консультативні послуги не перевищили 150 тис. грн.

(251) Що стосується планування витрат на оплату послуг аудиту слід зазначити таке. Статтею 17 Закону України «Про господарські товариства» визначено, що перевірки фінансової діяльності товариства здійснюються державними податковими інспекціями, іншими державними органами у межах їх компетенції, ревізійними органами товариства та аудиторськими організаціями.

- (252) Відповідно до статті 90 Господарського кодексу України перевірки фінансової діяльності товариства здійснюються податковими органами, іншими органами державної влади у межах визначених законом повноважень, ревізійною комісією (ревізором) господарського товариства та/або аудиторами. Достовірність та повнота річного балансу і звітності господарського товариства у випадках, визначених законом, повинні бути підтверджені аудитором (аудиторською організацією).
- (253) Як визначено статтею 8 Закону України «Про аудиторську діяльність», проведення аудиту є обов'язковим, зокрема, для підтвердження достовірності та повноти річної фінансової звітності та консолідованої фінансової звітності публічних акціонерних товариств, підприємств-емітентів облігацій, професійних учасників ринку цінних паперів, фінансових установ та інших суб'єктів господарювання, звітність яких відповідно до законодавства України підлягає офіційному оприлюдненню (за винятком установ і організацій, що повністю утримуються за рахунок державного бюджету).
- (254) Відповідно до Закону України «Про акціонерні товариства» питання про обрання аудитора товариства та визначення умов договору з ним віднесено до виключної компетенції наглядової ради акціонерного товариства. У випадку, якщо наглядова рада відсутня, це питання належить до компетенції виконавчого органу акціонерного товариства, якщо інше не встановлено статутом.
- (255) Статутом ПрАТ «МППЗТ» передбачено, що до виключної компетенції Наглядової ради належать, зокрема, прийняття рішення про обрання аудитора Товариства та визначення умов договору, що укладатиметься з ним, встановлення розміру оплати його послуг.
- (256) Стосовно необґрунтованості включення до плану адміністративних витрат Товариства на 2018 рік витрат на послуги аудиту у розмірі 800 тис.грн, на 2019 рік – у розмірі 600 тис.грн, а на 2020 рік – у розмірі 800 тис.грн свідчить той факт, що, як зафіксовано у відомостях про державні закупівлі замовника ПрАТ «МППЗТ» (<https://zakupki.prom.ua/ru/gov/companybafa40048f553ae21a77e2ea17a75247>), оголошені у листопаді 2016 року торги з предметом закупівлі «Послуги з проведення фінансового аудиту за 2015 рік ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» (ідентифікатор закупівлі в системі «Prozorro» -UA-2016-11-22-000915-a) з очікуваною вартістю 199 500 грн було відмінено.
- (257) При цьому у 2017 році витрати на аудит взагалі не були понесені Товариством, тоді як на 2017 рік зазначені витрати були заплановані у розмірі 545 тис.грн.
- (258) Також було відмінено оголошені у грудні 2017 року закупівлі послуг по проведенню аудиту фінансової звітності ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», складеної відповідно до Положень (стандартів) бухгалтерського обліку за 2016 -2017 роки (ідентифікатор закупівлі в системі «Prozorro» - UA-2017-12-20-000318-с та UA-2017-12-29-000309-a); очікувана вартість 1614 000,00 грн.
- (259) За результатами проведення у січні 2019 року закупівлі послуг з проведення обов'язкової аудиторської перевірки з очікуваною вартістю 960 000 грн (ідентифікатор закупівлі в системі «Prozorro» - UA-2018-01-17-001079-a) переможцем визначено ТОВ «Аудиторська фірма «Капітал груп» із найнижчою ціною пропозицією 240 000 грн.
- (260) При проведенні у травні 2019 року закупівлі послуг з обов'язкової аудиторської перевірки 2016-2018 рік (ідентифікатор закупівлі в системі «Prozorro» - UA-2019-05-10-000862-с) з очікуваною вартістю 720 000,00 грн переможцем було визначено ПрАТ «Аудиторська фірма «Аналітик» з ціною пропозицією 487 000 грн.
- (261) Отже, Товариство протягом кількох років поспіль при плануванні адміністративних витрат передбачає значні витрати на аудит, який фактично не

проводиться (витрати на аудит фактично не понесені, позаяк не відображені у бухгалтерському обліку по рахунку 92 «Адміністративні витрати»).

(262) Окрім того, звертає на себе увагу той факт, що при розрахованому на 2019 рік розмірі адміністративних витрат для Сумської філії 5,49 % (пропорційно частці Філії у загальній сумі планового чистого доходу Товариства від реалізації послуг фактично у 2019 році питома вага чистого доходу Філії у складі чистого доходу Товариства складала: у січні -2,548%, у лютому -1,753%, у березні – 2,403%, у квітні – 1,617%, у травні – 2,343%, у червні – 1,457%, у липні – 1,55%, у серпні – 1,428%, у вересні - 2,051%, у жовтні – 2,334%. За таких обставин, з огляду на приписи *Положення про порядок розподілу загальних витрат*, згідно із якими адміністративні витрати щомісячно розподіляються між філіями, запланований на 2019 рік розмір адміністративних витрат для Філії (5,49%) суттєво завищений.

(263) Варто зазначити, що тарифи на Послуги, розраховані Філією на II, III та IV квартал 2019 року та I квартал 2020 року, наразі є діючими, зокрема, у господарських відносинах із ТОВ «Сумитеплоенерго», які ґрунтуються на договорі від 28.12.2019 за № 76. Отже, наразі діють тарифи на Послуги, які є економічно необґрунтованими.

(264) Викладені факти щодо завищення планових витрат при формуванні тарифів на Послуги, які застосовувались, зокрема, при їх наданні Заявнику, свідчать про те, що ці тарифи розраховувались і застосовувались в умовах відсутності конкуренції, тобто за відсутності конкурентного тиску з боку інших суб'єктів господарювання. В умовах конкуренції суб'єкти господарювання задля отримання конкурентних переваг, зокрема, оптимізують власні витрати на товари (роботи, послуги).

(265) Відповідно до пункту 1 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку визнається встановлення таких цін чи інших умов придбання або реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

(266) Згідно із пунктом 2 статті 50 Закону України "Про захист економічної конкуренції", зловживання монопольним (домінуючим) становищем є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.

(267) Отже, дії ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії, що полягають у встановленні економічно необґрунтованої вартості послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, кваліфікуються як порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбачене 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 вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району, шляхом встановлення таких цін, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

Щодо примушення ПрАТ «МППЗТ» в особі Філії, до укладання договорів на короткі терміни та надання Послуг за разовими заявками, інших нав'язувань

(268) Як зазначає ТОВ «Сумитеплоенерго» у заяві від 25.04.2019 №1933, за результатами якої розпочато справу №02-06/06-2020, тривалий час ПрАТ «МППЗТ» в

особі Сумської філії надавало йому Послуги на підставі договорів : від 01.02.2012, який діяв до 12.06.2015 (було пролонговано), від 12.06.2015 №32, термін дії якого подовжувався додатковими угодами: до 31.03.2016, до 31.12.2016, до 31.03.2018, до 31.12.2018.

- (269) Проте починаючи з 2019 року *Філія* примушувала Заявника до укладення короткотермінових договорів (на три місяці), що надавало можливість виконавцю Послуг переглядати ціни/тарифи у сторону збільшення без належних підстав для цього. Згодом у разі не підписання договорів про надання Послуг з підвищеними цінами/тарифами *Філія* почала примушувати до договірних відносин на підставі разових заявок, що відповідно до наказу ПрАТ «МППЗТ» від 30.08.2018 №301 «Про встановлення договірного тарифу» (далі – *Наказ №301*), давало підстави при наданні послуг з перевезення вантажів на відстань до 3-х км застосовувати диференційований тариф в розмірі найбільшого тарифу (базового), що діє на структурному підрозділі, збільшеного на 20%, тобто отримувати більший доход.
- (270) Товариство посилається на розпорядження ПрАТ «МППЗТ» від 02.08.2012 за №291 (далі – *Розпорядження №291*) (лист від 29.05.2019 №2659) як підставу для надання його філіями Послуг за разовими заявками (з протоколами погодження договірних цін/тарифів) .
- (271) Слід зазначити, що *Розпорядження №291* видане «з метою залучення додаткових обсягів перевезень та збільшення доходів від основної діяльності, для спрощення порядку надання Послуг разовим замовникам» (мовою оригіналу).
- (272) *Розпорядженням №291* визначено, що при зверненні разових замовників з проханням отримати Послуги, для спрощення процедури оформлення , слід надавати Послуги після надання замовником разової заявки встановленої форми за умови підписання останнім Протоколу погодження договірних цін/тарифів. При цьому разова заявка та Протокол погодження договірних цін/тарифів надається на погодження замовником на кожен партію вагонів (вантажу), що одночасно перевозиться. Надання Послуг по разовим заявкам одному замовнику дозволяється проводити не більше двох раз на місяць; при більших розмірах надання Послуг відокремленим структурним підрозділам Товариства слід надавати такі послуги після укладання рекомендованих договорів.
- (273) Отже, у разі, якщо потреби замовника перевищують дві партії вагонів (вантажу) на місяць, застосування *Розпорядження №291*, тобто надання Послуг за разовими заявками, є безпідставним.
- (274) Як зазначено вище, наказом ПрАТ «МППЗТ» від 30.08.2018 №301 «Про встановлення договірного тарифу» (далі – *Наказ №301*), «з метою впорядкування ціноутворення на філіях та виробничому підрозділі» було затверджено тариф на перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3-х км для клієнтів, яким надаються послуги по разовим заявкам, в розмірі найбільшого тарифу (базового, диференційованого), що діє на структурному підрозділі, збільшеного на 20%.
- (275) Отже, *Філія* при наданні одних і тих же послуг з перевезення 1-ї тони вантажу на відстань до 3-х км на підставі *Наказу №301* мала право і фактично застосовувала, зокрема, у відносинах із ТОВ «Сумитеплоенерго», різні ціни/тарифи в залежності від того, надавались вони за разовими заявками (договорами спрощеної форми) чи за договорами (наприклад, від 22.03.2019 №32).
- (276) Натомість на офіційному сайті ПрАТ «МППЗТ» (www.mppzt.com.ua) зазначено, що перевезення вантажів виконується відповідно до умов договорів, укладених між Перевізником (зокрема, *Філією*) та Замовником на рік.
- (277) Згідно із розділом II Правил технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України, одним із основних обов'язків працівників підприємств промислового залізничного транспорту України є безперебійне,

своєчасне і якісне обслуговування виробництв та контрагентів. Логічно, що задля безперебійного, своєчасного обслуговування доцільно укласти довготривалі договори із постійними контрагентами.

(278) Укладення договорів на термін 3 місяці, зокрема, договору від 28.12.2018 №32 із ТОВ «Сумитеплоенерго» Товариство пояснює (лист від 29.05.2019 №2659, наданий на вимогу голови Відділення від 10.05.2019 №02-10/948), посилаючись на факсограму від 28.12.2018 №6826, адресовану керівнику *Філії* (на відповідне звернення), такого змісту: «Вам надається погодження на укладення Договорів на перевезення вантажів залізничним транспортом з підприємствами, вказаними у листі, після обов'язкового внесення виправлень та доповнень до всіх договорів, надісланих Вам електронною поштою в наданих раніше проектах Договорів, із застосуванням нових тарифів та плат на послуги з основної діяльності, з терміном дії Договорів до 31.03.2019 року(включно)» (мовою оригіналу).

(279) Втім, як впливає із аналізу динаміки зміни тарифів на Послуги *Філії*, мета укладання договорів на короткий термін (3 місяці) або продовження діючих на 3 місяці – можливість щоквартально переглядати тарифи на Послуги у сторону збільшення; мета надання контрагентам Послуг за разовими заявками замість укладання з ними договорів – також можливість застосовувати вищі на 20 % тарифи на послуги з перевезення вантажів на відстань до 3 км та, і, як наслідок, отримання більшого доходу від цієї основної послуги.

(280) Разом з тим, такі підходи суперечать положенням раніше укладених договорів, зокрема, пункту 2.1 *Договору 2* та *Договору 3*, де зазначено, що при виконанні умов договору сторони зобов'язані дотримуватись як нормативних актів, так і *Договору із ПАТ «Українська залізниця»*, який укладено терміном на 5 років (до 30.09.2021).

(281) Не відповідають такі дії і положенням пункту 1.5. *Договору 2* та *Договору 3*, відповідно до якого обсяги перевезень вантажів встановлюються щорічно згідно із заявкою на наступний календарний рік, яка має надсилатись виконавцю до 01 квітня поточного року, оскільки зазначений пункт притаманний довгостроковим договорам, в яких передбачається обсяг перевезень (в тому числі на наступний календарний рік) відповідно до частини третьої статті 307 Господарського Кодексу України та статті 914 Цивільного Кодексу України, а при тримісячному терміні дії договору немає сенсу встановлювати обсяг перевезень на наступний календарний рік.

(282) Згідно із пунктом 5.2. розділу 5 рекомендацій Президії Вищого Господарського Суду України від 23.12.2008 № 04-5/278 «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з договорів на обслуговування залізничних під'їзних колій» (далі – Рекомендації ВГСУ) зазначено: «З огляду на статтю 319 ЦК України (435-15) власник не може використовувати право власності на шкоду правам інших власників. Оскільки власники залізничних під'їзних колій здійснюють транспортне обслуговування підприємств, і їх залізничні під'їзні колії з'єднані із загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією, укладання власником під'їзної колії договору про транспортне обслуговування підприємств - контрагентів є обов'язковим.

(283) Укладання даного виду договорів передбачено чинним законодавством, а саме: згідно з пунктами 6 та 7 статті 179 Господарського Кодексу України суб'єкти господарювання, які забезпечують споживачів, зазначених у частині першій цієї статті, електроенергією, зв'язком, послугами залізничного та інших видів транспорту, а у випадках, передбачених законом, також інші суб'єкти, зобов'язані укладати договори з усіма споживачами їхньої продукції (послуг). Законодавством можуть бути передбачені обов'язкові умови таких договорів».

- (284) Далі у Рекомендаціях ВГСУ зазначається, що «при цьому господарським судам слід врахувати, що не лише залізниця по відношенню до власників під'їзних колій виступає як природний монополіст, але й власники під'їзних колій по відношенню до своїх контрагентів також можуть виступати як монополісти, якщо за умовами експлуатації під'їзної колії контрагент не може отримати залізничні вагони на свої колії до місць навантаження-розвантаження інакше, як шляхом проїзду через під'їзну колію власника».
- (285) Разом з тим, основний вид діяльності ПрАТ «МППЗТ» згідно з витягом з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань-«49.20 Вантажний залізничний транспорт».
- (286) Статутом Товариства передбачено, а також на офіційному сайті ПрАТ «МППЗТ», у Пояснювальних записках до фінансових планів на рік зазначено, що останнє надає транспортні послуги з перевезення вантажів від залізничних станцій примикання до фронтів вивантаження і навантаження, з маневрової роботи, з навантажувально-розвантажувальних робіт, послуги з будівництва та модернізації колійного господарства, метрологічні послуги та інші послуги, пов'язані з перевезенням вантажів залізничним транспортом. Займає друге місце після Укрзалізниці в сегменті ринку транспортування промислових вантажів з часткою в 10 відсотків.
- (287) Отже, Послуги, що надаються Товариством в особі філій, по суті є послугами вантажного залізничного транспорту, що також відображається в актах надання послуг, де зазначено: «Виконавцем були виконані наступні роботи: послуги вантажного залізничного транспорту», тобто Товариство забезпечує споживачів послугами залізничного транспорту, на виконання яких зобов'язане укласти договори з усіма споживачами.
- (288) Відповідно до статті 22 Закону України «Про залізничний транспорт» перевізники не мають права відмовляти відправникові вантажу в перевезенні, крім випадків, передбачених *Статутом залізниць*.
- (289) У пункті 5.4. *Договору 2* передбачено, що виконавець має право ініціювати перегляд вартості Послуг у разі:
- зміни технологічних або зовнішніх економічних умов, нормативно-правових актів, що регулюють питання ціноутворення, тарифної політики залізничного транспорту України, що безпосередньо стосується відносин сторін за цим договором;
 - зміни ціноутворюючих факторів вартості послуг, а саме: вартості пально-мастильних матеріалів, заробітної плати, запчастин та або витратних матеріалів;
 - значного коливання обсягів наданих Послуг.
- (290) Пунктом 11.3. *Договору 2* визначено, що про намір змінити вартість послуг виконавець повідомляє замовника не пізніше ніж за 20 календарних днів до дати їх впровадження, з наданням замовнику додаткової угоди для погодження та підписання в установленому порядку.
- (291) Пунктом 11.6. *Договору 2* передбачено, що ПрАТ «МППЗТ» має право ініціювати перегляд вартості Послуг у разі настання умов, визначених пунктом 5.4. *Договору 2*, а також *Методичними рекомендаціями щодо формування тарифів*.
- (292) Зауважимо, що для систематичного (щоквартального) збільшення тарифів на Послуги не було об'єктивних підстав; як свідчать матеріали справи, контрагентам не було надано документів, які б підтвердили дотримання виконавцем Послуг процедури встановлення тарифів.
- (293) ТОВ «Сумитеплоенерго» у заяві від 25.04.2019 №1933 та додаткових поясненнях сторони у справі, наданих листом від 27.03.2020 №1675, наголошує, що з квітня 2019 року по вересень 2019 року ТОВ «Сумитеплоенерго» було змушене

отримувати послуги від ПрАТ «МППЗТ» в особі Філії по разовим заявкам, що підтверджується документами, копії яких наявні у матеріалах справи:

- листом Сумської філії ПрАТ «МППЗТ» від 02.04.2019 № 260 ;
- листом ТОВ «Сумитеплоенерго» від 02.04.2019 № 1581, яким надано ПрАТ «МППЗТ» заповнену заявку по формі та з цінами, запропонованими виконавцем;
- заявкою ТОВ «Сумитеплоенерго» від 02.04.2019 № 2 (далі – Заявка №2) та протоколом погодження договірних цін/тарифів до цієї заявки;
- актом надання послуг від 30 квітня 2019 № 04/19;
- заявкою ТОВ «Сумитеплоенерго» від 05.04.2019 № 3 (далі – Заявка №3) та протоколом погодження договірних цін/тарифів до цієї заявки;
- актом надання послуг від 30 квітня 2019 № 04/20;
- заявкою ТОВ «Сумитеплоенерго» від 4 липня 2019 р. № 4 (далі – Заявка №4) та протоколом погодження договірних цін/тарифів до цієї заявки;
- актом надання послуг від 8 липня 2019 № 7/02;
- заявкою ТОВ «Сумитеплоенерго» від 11 вересня 2019 р. № 5 (далі – Заявка №5) та протоколом погодження договірних цін/тарифів до цієї заявки ;
- актом надання послуг від 26 вересня 2019р. № 9/04;
- заявкою ТОВ «Сумитеплоенерго» від 17 вересня 2019 р. № 6 (далі – Заявка №6) та протоколом погодження договірних цін/тарифів до цієї заявки;
- актом надання послуг від 26 вересня 2019 р. №9/05;
- актом надання послуг від 03 жовтня 2019 р. № 10/01.

(294) При цьому згідно із протоколами погодження договірних цін /тарифів до Заявки №2, Заявки №3, Заявки №4, Заявки №5 та Заявки №6 тариф на перевезення вантажів на відстань до 3 км становить 51, 78 грн за одну тону вантажу, тоді як тариф на зазначену послугу, передбачений договором від 28.12.2018 №32, становив 41,38грн, а запроваджений Філією з 01.04.2019 та передбачений додатковою угодою від 15.03.2019 №2 становив 43,15грн.

(295) За користування тепловозом (маневрова робота) на замовлення вантажовласника передбачалась (і стягувалась фактично) плата у розмірі 834, 47грн, за надання інформації про час подавання вагонів – 7,53грн, за переведення стрілки - 31,37грн за операцію, за зайняття під'їзної колії – 46,59грн за одиницю рухомого складу на добу, за встановлення та вилучення гальмівних башмаків (за один гальмівний башмак) – 21, 78 грн за одну операцію, за навантажувально-розвантажувальні роботи - 34,90грн за одну тону переробленого вантажу або 952,06грн за одну годину роботи крана на залізничному ході. Рівень цін/тарифів на перелічені послуги в рамках виконання разових замовлень відповідає рівню діючих на той час цін/тарифів на ці послуги.

(296) Відомості про динаміку зміни вартості Послуг у договорах Філії із ТОВ «Сумитеплоенерго», а також порівняння її із вартістю Послуг згідно із разовими заявками наведено у додатку до рішення.

(297) На питання, з яких підстав Філія спонукає замовників, зокрема, постійних отримувати Послуги на підставі заявок та протоколів погодження договірних цін/тарифів (вимога голови Відділення від 10.05.2019 №02-0/948), Відповідач зазначає (лист від 29.05.2019 №2659): *«...Філія жодним чином не спонукає замовників отримувати Послуги на підставі заявок та протоколів погодження договірних цін/тарифів. Філія надає Послуги на цих підставах тим замовникам, з якими не укладено договір про надання цих Послуг, в основному це замовники, в яких немає постійної потреби в наданні Послуг та які отримують незначні обсяги послуг, або інші, з якими не укладено Договір»*(мовою оригіналу).

- (298) При цьому Товариство зауважує, що *«згідно ч.1.ст.181 ГКУ господарський договір за загальним правилом викладається у формі єдиного документа, підписаного сторонами; допускається укладання господарських договорів у спрощений спосіб, тобто шляхом обміну листами, факсограмами, телеграмами, телефонограмами тощо, а також шляхом прийняття до виконання замовлень, якщо законом не встановлено спеціальні вимоги до форми та порядку укладення даного виду договорів. Таким чином, заявка та протокол погодження договірних цін/тарифів є договором спрощеної форми»* (мовою оригіналу).
- (299) На вимогу голови Відділення від 14.06.2019 №02-10/1165 щодо відмінності технологічного процесу надання послуги з перевезення вантажів на відстань до 3 км за договором та за разовою заявкою Товариство пояснень не надало, проте щодо збільшення тарифів при разових заявках зазначило, що при виконанні разових заявок вносяться зміни до існуючих добових графіків роботи локомотивів; у зв'язку з централізованим постачанням паливо-мастильних матеріалів виникає необхідність закупівлі та доставки додаткових їх обсягів, «що тягне додаткові витрати» (лист від 04.07.2019 №3341).
- (300) Далі пояснюється: «...Для своєчасного виконання перевезень по заявці, з метою уникнення клієнтом санкцій АТ «Укрзалізниця» за затримку вагонів, в більшості випадків залучається додатковий локомотив та бригада, з відповідним збільшенням витрат філії» (мовою оригіналу).
- (301) Зазначене твердження не відповідає дійсності, позаяк при розрахунку тарифу на послугу з перевезення вантажів на відстань до 3 –км враховано витрати по усім наявним у Філії локомотивам.
- (302) При цьому Відповідач повідомляє, що «з метою стимулювання клієнтів до укладання з Товариством довгострокових договорів на перевезення вантажів введено договірний тариф на разове перевезення вантажів за заявками, який дещо вищий аніж затверджений базовий тариф на філії, що застосовується при укладанні договорів» (мовою оригіналу). При цьому Товариство зазначає, що перевезення вантажів по разовим заявкам зазвичай здійснюється для клієнтів, що мають разові перевезення та не включені до планів роботи.
- (303) Однак економічного обґрунтування збільшення на 20% витрат при виконанні зазначеної послуги за разовими заявками Відповідачем не надано.
- (304) Разом з тим, слід зазначити, що не можуть вважатись разовими замовниками суб'єкти господарювання, які прямо зазначені у *Інструкції про порядок обслуговування та організацію руху на під'їзних коліях* (при визначенні колій, що належать до кожного із трьох маневрових районів, що розташовані на території підприємств (зазначені підприємства, зокрема, ТОВ «Сумитеплоенерго»)), а також у *Договорі із ПАТ «Українська залізниця»* («За умовами цього договору вагони подаються для: фізична особа-підприємець Жужа Л.В., ДП «Завод обважнених бурильних та ведучих труб», ПАТ «Сумське НВО», **ТОВ Сумитеплоенерго**, КП «Шляхрембуд», ПАТ «Укрвормет», ПАТ «Державна продовольчо-зернова корпорація України» (назви згідно із текстом договору)).
- (305) Вантажі з вугіллям надходять на адресу ТОВ «Сумитеплоенерго» для забезпечення технологічного процесу при виробництві теплової енергії та забезпеченні централізованого опалення та централізованого постачання гарячої води у м.Суми понад 7 років, тобто Заявник є постійним контрагентом ПрАТ «МППЗТ» та систематично отримувало Послуги у значних обсягах (за 2018 рік надійшло вугілля 89491,04 тон, за 2019 рік -79359,55 тон; вапно приблизно 350 тон за рік (5 вагонів); сіль - приблизно 208 тон (3 вагони) за рік; в 2019 році надійшло 7 вагонів піску загальною вагою 208 тон та 9 вагонів щебеню загальною вагою 619 тон (лист ТОВ «Сумитеплоенерго» від 20.03.2020 №1495).

- (306) Як зазначено у заяві ТОВ «Сумитеплоенерго» від 25.04.2019 №1933, у зв'язку із відмовою *Філії* надавати Заявнику Послуги за договором від 12.06.2015 №32 та вчиненням наступних дій по примушенню до укладання договору від 28.12.2019 №32 та разових заявок (Заявки 2, Заявки 3) з новими, підвищеними цінами/тарифами на Послуги, станом на 15 квітня 2019 року останнім зайво сплачено за Послуги 471 993,87грн.
- (307) Отже, ТОВ «Сумитеплоенерго» є постійним замовником Послуг *Філії*, що закріплено *Договором із ПАТ «Українська залізниця»*, має найбільший обсяг вантажів - приблизно 25% від всього обсягу перевезень *Філії* (лист ТОВ Сумитеплоенерго» від 20.03.2020 №1495)). Відтак примушення ПрАТ«МППЗТ» в особі Сумської філії ТОВ «Сумитеплоенерго» до підписання короткострокових договорів (на три місяці), до подовження діючих договорів на 3 місяці (з переглядом цін/тарифів в сторону збільшення) та до замовлення Послуг за разовими заявками є проявом ринкової влади зазначеного виконавця Послуг.
- (308) Виходячи з положень статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», суб'єкт господарювання, який займає монопольне (домінуюче) становище, здійснюючи господарювання на товарному ринку, завжди діє як суб'єкт цивільних правовідносин укладаючи зі споживачами цивільно-правові договори (правочини).
- (309) При цьому згідно із частиною 3 статті 13 цього Закону зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку забороняється і тягне за собою відповідальність згідно із Законом.
- (310) Такі дії також можуть призвести до ущемлення непорушних та основоположних цивільних прав суб'єктів господарювання, закріплених і гарантованих Цивільним та Господарським кодексами України, що також забороняється цивільним законодавством, а саме:
- при здійсненні своїх прав особа зобов'язана утримуватися від дій, які могли б порушити права інших осіб (частина 2 статті 13 ЦК України);
 - не допускаються дії особи, що вчиняються з наміром завдати шкоди іншій особі, а також зловживання правом в інших формах (частина 3 статті 13 ЦК України);
 - не допускається використання цивільних прав з метою неправомірного обмеження конкуренції, зловживання монопольним становищем на ринку (частина 5 статті 13 ЦК України).
- (311) Про нав'язування за рахунок ринкової влади ПрАТ «МППЗТ» в особі *Філії* своїм контрагентам, зокрема, ТОВ «Сумитеплоенерго», як одному із найкрупніших контрагентів, інших неправомірних умов також свідчить стягнення плати (як за окремі послуги) за переведення стрілок, за встановлення чи вилучення гальмівних башмаків, що, по суті, є етапами технологічного процесу надання послуг з перевезення вантажів до 3 км, маневрових робіт, тобто невід'ємною частиною процесу перевезення вантажів і виділення в окрему послугу є недоцільним. Варто зазначити, що у калькуляціях послуга називається «обслуговування та переведення стрілок (приготування маршруту, перевірка положення, ручне переведення й фіксація стрілочних переводів)», тоді як у наказах, якими затверджено зазначені калькуляції, послуга називається «переведення стрілок (приготування маршруту, перевірка положення, ручне переведення й фіксація стрілочних переводів)».
- (312) Методичними рекомендаціями щодо формування тарифів до додаткових послуг віднесено, зокрема, «утримання, обслуговування та переведення стрілок, встановлення гальмівних башмаків, відкриття і закриття воріт, шлагбаумів, які розташовані на під'їзних коліях вантажовласника», тобто надання зазначених послуг передбачається для власників під'їзних колій, а не для замовників, вантажні fronti яких розташовані на коліях ПрАТ «МППЗТ» у м.Суми. Зокрема, ТОВ

«Сумитеплоенерго» не має у власності під'їзних колій, що примикають до його вантажних фронтів (складів).

- (313) Разом з тим, ПрАТ «МППЗТ» в особі Філії є власником колій, зокрема, під'їзних колій №№21, 22, 23, 27 другого маневрового району, отже, їх утримання, в тому числі огляд належить до обов'язків виконавця Послуг, що надаються на цих коліях, а не замовників.
- (314) Послуга встановлення та вилучення гальмівного башмака полягає в закріпленні вагонів на коліях Виконавця від самовільного зрушення з місця. При цьому операція включає встановлення та вилучення одного гальмівного башмака.
- (315) У пункті 11 Інструкції про порядок обслуговування та організації руху на коліях Сумської філії ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» («Порядок закріплення вагонів на залізничних коліях філії») зазначено, що цей розділ розроблено у відповідності з вимогами пункту 15.21 ПТЕ МППЗТ, розділу «Закріплення вагонів (пунктів 12.30-12.41) та додатку 2 Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України», затвердженої наказом Мінтрансу від 31.08.2005 №507. У зазначеному розділі передбачено, що «у всіх випадках вагони повинні закріплюватись до відчеплення локомотива, а вилучатись гальмівні башмаки з-під колес вагонів після причеплення локомотива»(пункт 11.6); «Про виконання закріплення вагонів або вилучення гальмівних башмаків складач поїздів особисто чи по радіозв'язку доповідає машиністу тепловоза та маневровому диспетчеру» (пункт 11.8); «забороняється машиністу тепловоза приводити в рух маневровий состав, якщо він не отримав інформацію про закріплення вагонів гальмівним башмаками, чи вилучення гальмівних башмаків з-під коліс вагонів» (пункт 11.9).
- (316) Зазначеною інструкцією передбачено обов'язковість дотримання ПТЕ МПЗТ України.
- (317) У відповідності до розділу V підпункту 26 пункту 5 ПТЕ МПЗТ України визначено, що состави поїздів, передавальні состави, що стоять на коліях без локомотива, вагони та спеціальний рухомий склад повинні бути надійно закріплені від самовільного зрушення з місця гальмовими башмаками або ручними гальмами.
- (318) Згідно розділу V підпункту 27 пункту 5 ПТЕ МПЗТ України норми й основні правила закріплення вагонів та составів устанавлюються керівником підприємства, а необхідність і порядок закріплення вагонів та составів на коліях залежно від місцевих умов указуються в Інструкції з організації руху або ТРА станції. Зокрема, встановлюється, на яких коліях (ділянках колій) та як повинні закріплюватися вагони й состави від самовільного зрушення з місця, хто повинен виконувати ці операції, а також вилучати гальмові башмаки з-під вагонів або відпускати ручні гальма.
- (319) Безпосередньо складачі поїздів ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» проводять закріплення вагонів на під'їзних залізничних коліях Виконавця.
- (320) ПТЕ МПЗТ України передбачено, що керівники підприємств та керівники структурних підрозділів зобов'язані забезпечити технічне обслуговування стрілочних переводів, що перебувають у їх розпорядженні, а також чистоту, справність та добре освітлення стрілочних показників. Також зазначено, що вимоги техніки безпеки передбачають обов'язковість закріплення вагонів від самовільного зрушення з місця гальмовими башмаками або ручними гальмами.
- (321) Отже, саме на виконання приписів ПТЕ МПЗТ України ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії як власник колій має забезпечувати огляд цих колій, обслуговування та переведення стрілок, устанавлення і вилучення башмаків при виконанні маневрових робіт в розумінні ПТЕ МПЗТ України (будь-які пересування рухомого складу залізничного транспорту станційними й іншими коліями для забезпечення поїзної роботи і виробничої діяльності підприємства).
- (322) Слід зазначити, що фонд заробітної плати складачів поїздів повністю віднесено на собівартість послуги користування тепловозом (маневрова робота) при

розрахунку відповідних тарифів, попри це витрати на заробітну плату зазначеної категорії працівників *Філії* також враховано і у собівартості послуг обслуговування та переведення стрілки та встановлення чи вилучення гальмівних башмаків.

(323) Отже суб'єкт господарювання, що займає монопольне (домінуюче) становище на ринку (в нашому випадку ПрАТ «МППЗТ») несе особливу відповідальність у зв'язку із тим, що його діяльність може спричинити небажані (негативні) наслідки для конкуренції загалом та для інтересів клієнтів та споживачів зокрема.

(324) Таким чином, дії ПрАТ «МППЗТ» в особі Сумської філії, що полягають у наданні ТОВ «Сумитеплоенерго», як одному із найкрупніших контрагентів, послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом за разовими заявками, що тягне за собою збільшення вартості цих послуг на 20 відсотків; у запровадженні як оплатних послуг «переведення стрілок», «встановлення чи вилучення гальмівних башмаків», що фактично є елементами технологічного процесу обслуговування та організації руху на власних під'їзних коліях, **кваліфікуються як порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбачене 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 вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району, шляхом встановлення таких інших умов, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.**

VII.ЗАПЕРЕЧЕННЯ ВІДПОВІДАЧА ТА ЇХ СПРОСТУВАННЯ

(325) Відповідач не надав зауваження чи заперечення до подання про попередні висновки у справі №02-06/06-2020.

(326) За результатами розгляду подання про попередні висновки у справі №02-06/06-2020 Заявник повідомив, що підтримує висновки, викладені у Поданні №20 (лист від 13.05.2020 №2809).

VIII.ВИСНОВКИ У СПРАВІ

(327) Отже, матеріалами справи у їх сукупності доведено, що:

дії Товариства в особі Сумської філії, що полягають у встановленні економічно необґрунтованої вартості послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, кваліфікуються як порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбачене 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 вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району, шляхом встановлення таких цін, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку;

(328) дії Товариства в особі Сумської філії, що полягають у наданні товариству з обмеженою відповідальністю «Сумитеплоенерго», як одному із найкрупніших контрагентів, послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом за разовими

заявками, що тягне за собою збільшення вартості цих послуг на 20 відсотків; у запровадженні як оплатних послуг «переведення стрілок», «встановлення чи вилучення гальмівних башмаків», що фактично є елементами технологічного процесу обслуговування та організації руху на власних під'їзних коліях, кваліфікуються як порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбачене 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 вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району, шляхом встановлення таких інших умов, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

ВИЗНАЧЕННЯ РОЗМІРУ ШТРАФУ

(329) 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.

(330) За інформацією ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту», розмір доходу (виручки) останнього від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за 2019 рік склав **799 952 000** (сімсот дев'яносто дев'ять мільйонів дев'ятсот п'ятдесят дві тисячі) гривень; за інформацією *Філії*, виручка останньої за 2019 рік склала **15 326 943,84** (п'ятнадцять мільйонів триста двадцять п'ять тисяч дев'ятсот сорок три) гривні.

Ураховуючи викладене та керуючись статтями 12, 12-1, 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 лютого 2001 року за №32-р, яке зареєстроване в Міністерстві юстиції України 30 березня 2001 року за №291/5482, зі змінами і доповненнями, пунктом 32 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), адміністративна колегія Сумського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України

ВИРІШИЛА:

1.Визнати, що приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (м.Київ, вул.Алмаатинська, 37, код ЄДРПОУ 04737111) у 2017, 2018, 2019 роках та у поточному періоді 2020 року є суб'єктом господарювання, що займав монопольне (домінуюче) становище на ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього

маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району з часткою 100 відсотків.

2. Визнати, що дії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Сумської філії, що полягають у встановленні економічно необґрунтованої вартості послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, є 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 вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району, шляхом встановлення таких цін, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
3. Визнати, що дії приватного акціонерного товариства «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» в особі Сумської філії, що полягають у наданні товариству з обмеженою відповідальністю «Сумитеплоенерго», як одному із найкрупніших контрагентів, послуг з перевезення вантажів за разовими заявками, що тягне за собою збільшення вартості цих послуг на 20 відсотків; у запровадженні як оплатних послуг «переведення стрілок», «встановлення чи вилучення гальмівних башмаків», що фактично є елементами технологічного процесу обслуговування та організації руху на власних під'їзних коліях, є 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 вантажів залізничним транспортом та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів залізничним транспортом, в межах території м.Суми, на якій розташовані під'їзні залізничні колії №28, №32 третього маневрового району та під'їзні залізничні колії №21, №22, №23, №27 другого маневрового району, шляхом встановлення таких інших умов, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
4. Відповідно до статті 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» за вчинення порушення, передбаченого у пункті 2 резолютивної частини цього рішення, накласти на приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (м.Київ, вул.Алмаатинська, 37, код ЄДРПОУ 04737111) штраф у розмірі 51 000 (п'ятдесят одна тисяча) гривень.
5. Відповідно до статті 52 Закону України "Про захист економічної конкуренції" за вчинення порушення, передбаченого у пункті 3 резолютивної частини цього рішення, накласти на приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (м.Київ, вул.Алмаатинська, 37, код ЄДРПОУ 04737111) штраф у розмірі 17 000(сімнадцять тисяч) гривень.
- 6.Зобов'язати приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» у двомісячний термін припинити порушення, зазначене у пункті 2 резолютивної частини цього рішення.
7. Зобов'язати приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» у двомісячний термін припинити порушення, зазначене у пункті 3 резолютивної частини цього рішення.

Відповідно до частини третьої 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 восьмою 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

Динаміка зміни вартості Послуг у договорах Філії із ТОВ «Сумитеплоенерго», а також порівняння її із вартістю Послуг згідно із разовими заявками у 2018-2019 роках

Назва послуги	Вартість послуг з 01.04.2018 згідно із додатковою угодою від 26.03.2018 №9 до договору від 12.06.2015 №32 , грн. (введена з 21.12.2017)	Вартість послуг з 01.01.2019 згідно із договором від 28.12.2018 №32, грн.	Вартість послуг з 01.04.2019 згідно із запропонованою додатковою угодою від 15.03.2019 №2, грн.	Збільшен ня вартості послуг згідно із запропонованою додатковою угодою від 15.03.2019 №2 у порівнянні із вартістю послуг за додатковою угодою від 26.03.2018 №9 до договору від 12.06.2015 №32, %	Вартість послуг з квітня 2019 року згідно із заявкою від 02.04.2019 №2 та від 05.04.2019 №3, грн.	Збіль шення вартості послуг згідно із заявками у порівнянні із вартістю послуг додатковою угодою від 26.03.2018 №9 до договору від 12.06.2015 №32, %
За перевезення виконавцем однієї тони вантажу замовника на відстань 3 км включно	34,0	41,38	43,15	26,9	51,78	52,3
За користування тепловозом (маневрова робота)- за кожні півгодини роботи	710,21	817,23	834,47	17,5	834,47	17,5
За надання інформації про час перевезення (подавання) вагонів – за 1повідомлення по телефону	6,06	7,02	7,53	15,8	7,53	15,8
Переведення	21,48	29,13	31,37	46,0	31,37	46,0

стрілок (приготування маршруту, перевірка положення, ручне переведення й фіксація стрілочних переводів)- за 1 операцію						
Зайняття під'їзних колій (відстій вагонів) – за 1 добу за 1 вагон	40,15	44,77	46,59	16,0	46,59	16,0
За встановлення та вилучення 1 гальмівного башмака	17,90	20,27	21,78	21,7	21,78	21,7
За навантажувально-розвантажувальні роботи (переробка вантажів замовника) кранами на залізничному ходу						
за 1тону вантажу або	27,00	34,30	34,90	29,3	34,90	29,3
за 1 годину роботи крану	715,31	934,56	952,06	33,1	952,06	33,1

Заступник начальника ВДР

С.В.Гусак