



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

### АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ ОДЕСЬКОГО ОБЛАСНОГО ТЕРИТОРІАЛЬНОГО ВІДДІЛЕННЯ

### АНТИМОНОПОЛЬНОГО КОМІТЕТУ УКРАЇНИ

---

“ 09 ” листопада 2005 р. № 36-рш

Справа № 11-01/2005

м. Одеса

Про порушення законодавства  
про захист економічної конкуренції  
та накладення штрафу

Адміністративна колегія Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України, розглянувши матеріали справи № 11-01/2005 про порушення законодавства про захист економічної конкуренції з боку Одеської залізниці

#### ВСТАНОВИЛА:

Справа була порушена на підставі розпорядження адміністративної колегії Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України №11-р від 01 квітня 2005 р. за результатами розгляду заяви Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ) та Асоціації «Укрзовніштранс».

В результаті розгляду справи встановлено наступне:

Одеська Залізниця ( далі – Залізниця) створена відповідно до Законів України «Про залізничний транспорт», як статутне державне підприємство, засноване на державній власності і підпорядковане Державній адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця), що входить до сфери управління Міністерства транспорту та зв'язку України.

Залізниця діє на підставі Статуту, затвердженого наказом Мінтрансу України №456 від 29.12.97 р., та зареєстрованого Приморською райдержадміністрацією за № 207 від 18.02.1998 зі змінами та доповненнями до Статуту Одеської залізниці, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 08.05.2001р.№ 290, погодженими постановою Антимонопольного комітету України від 19.10.2001 р. № 08/279-р.

Згідно зі Статутом, Залізниця є юридичною особою, має самостійний баланс, розрахунковий рахунок в банку.

До складу Залізниці входять відособлені структурні підрозділи. Свою діяльність структурні підрозділи виконують відповідно до Положень про відокремлені структурні підрозділи, які затверджуються начальником Залізниці.

Основними завданнями Залізниці є своєчасне і якісне здійснення перевезень вантажів і пасажирів залізничним транспортом, а також надання послуг користування залізничними коліями для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів та пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі.

Таким чином, відповідно до абзацу 12 статті 1 Закону України "Про захист економічної конкуренції", Залізниця є суб'єктом господарювання.

Відповідно до абз.2 ст.1 Закону України "Про природні монополії", Залізниця при здійсненні господарської діяльності на ринку послуг користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні, в межах м. Одеси та Одеської області, є суб'єктом природної монополії завдяки технологічних особливостей виробництва і неможливості для споживачів заміни його послугами інших суб'єктів господарювання, внаслідок чого на зазначеному ринку відсутня конкуренція.

Вищезазначені послуги в межах міста Одеса та Одеської області в 2004 – 2005 роках надаються тільки Залізницею

Таким чином, відповідно до ч.1 ст.12 Закону України „Про захист економічної конкуренції” та відповідно до п.10.1.2. „Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку” Залізниця займає монопольне (домінуюче) на вищезазначеному ринку з часткою 100%.

Згідно отриманих від заявників матеріалів, Одеська залізниця, посилаючись на вказівку Укрзалізниці ( тлг ЦЗЛ-14/739 від 10.08.04 р.) висунула своїми телеграмами Н/1381 від 27.08.2004 та Н/1021 від 17.02.2005 вимоги експедиторським організаціям, які працюють на поромному комплексі Іллічівського морторгпорту щодо необхідності підписання договорів „Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів в міжнародному прямому залізнично-поромному сполученні через порт Іллічівськ на станції Іллічівськ-Поромна”.

Відповідно до умов Договору експедитор зобов'язаний:

п.2.2.2 – „забезпечувати координацію руху поромів для відправлення вагонів з вантажами, а також порожніх вагонів з мінімізацією часу простою вагонів у очікуванні поромів.”

п.2.2.6 - „сплачувати плату за користування вагонами, які простоюють на станції Іллічівськ-Поромна з моменту передачі залізницею Експедитору на при поромній станції комплекту перевізних документів, але не пізніше двох годин після повідомлення експедитора, до моменту накочування на пором останнього вагону і з моменту викочування останнього вагону з порому до моменту прийому залізницею вагона з вантажем з оформленням перевізних та товаросупроводжувальних документів.”

Відповідно до умов запропонованих залізницею договорів, на експедиторів покладається зобов'язання:

1. забезпечення координації руху поромів
2. оплачувати плату за користування вагонами, які простоюють на станції Іллічівськ-Поромна

Тобто, запропонований договір зобов'язує експедиторів брати участь в прийомі/передачі вантажів в вагонах та сплачувати витрати технологічного простою вагонів на станції Іллічівськ-Паромна.

В зв'язку з тим, що телеграма Укрзалізниці ЦЗЛ-14/739 від 10.08.04 р не відповідає вимогам діючого законодавства та виконання якої обмежує конкуренцію на ринку надання експедиторських послуг, згідно рекомендацій Антимонопольного комітету України вона була скасована Укрзалізницею 22.02.2005 р.

Однак, незважаючи на відміну вказівки Укрзалізниці, Одеська залізниця продовжує нав'язуванні експедиторам умови договорів, які не відповідають чинному законодавству.

**Щодо забезпечення координації руху поромів**

Організація роботи та взаємодія припоромної станції і судноплавного підприємства по виконанню операцій, пов'язаних з передачею вагонів, регулюється:

- Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення (далі - СМГС),
- Угодою між Урядом республіки Болгарія, Виконавчою Владою Грузії і Кабінетом Міністрів України про спільну експлуатацію залізничної поромної переправи між портами Варна ( республіка Болгарія), Поті/Батумі ( Грузія) і Іллічівськ ( Україна) / далі – Угода/

- Правилами перевезень вантажів у вагонах в міжнародному прямому залізнично-поромному сполученні через порти Іллічівськ-Поті/Батумі між Україною і Грузією ( далі - МПЖС), затвердженому Наказом Міністерства транспорту України від 22.01.2002 р. № 33.

Відповідно до ст. 6 Угоди, повноваження щодо оперативного керування по спільній експлуатації залізнично-поромної переправи між портами Варна ( республіка Болгарія), Поті/Батумі (Грузія) і Іллічівськ (Україна) покладені на Раду директорів, що складається з представників призначених підприємств.

Таким чином, оперативний контроль та забезпечення щодо взаємодії при поромної станції по виконанню операцій, пов'язаних з передачею вагонів покладені на Раду директорів та призначені підприємства, якими відповідно до статті 6 Угоди є з **української сторони :**

- Укрзалізниця
- судноплавна компанія „Укрферрі”,
- Іллічівський морський торговельний порт

Крім цього, відповідно до ст.9 МПЖС, організація роботи і взаємодія при поромної станції і судноходного підприємства по виконанню операцій, пов'язаних з передачею вагонів, регламентується угодою між залізницею та судноплавним підприємством.

Станом на теперішній час, згідно з листом ЗАТ СК «Укрферрі» від 30.09.2005 № 7593, угода між залізницею та ЗАТ СК «Укрферрі» щодо організації роботи та взаємодії при поромної станції і судноплавного підприємства по виконанню операцій, пов'язаних з передачею вагонів *не укладена.*

Таким чином, експедитори не можуть забезпечувати координацію руху поромів за відсутності відповідних повноважень.

Режим роботи поромного комплексу не залежить від подачі і накопичення вагонів і знаходиться поза сферою впливу експедиторів і вантажовласників. Згідно умов запропонованих договорів, вантажовласники ( експедитори) фактично примушені брати участь у прийомі/передачі вагонів, що повністю суперечить принципам прямого сполучення та діючій нормативно-правовій базі, тобто вимоги пункту 2.2.2 договору приводять до перекладання відповідальності за прийом/передачу вагонів між перевізниками на вантажовласників або їх експедиторів .

Виходячи з вищенаведеного, дії Одеської залізниці, які полягають у нав'язуванні експедиторам у договорах „Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів в міжнародного прямого залізнично-поромному сполученні через порт Іллічівськ на станції Іллічівськ-Поромна”, умов, які не відповідають чинному законодавству, а саме: **забезпечення координації руху поромів є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого п.1 ч.2**



ст.13 Закону України “ Про захист економічної конкуренції” у вигляді встановлення яких умов придбання товару, які неможливо було б встановити за умов існування вільної конкуренції на ринку.

**Щодо плати за користування вагонами які простоюють на станції Іллічівськ-Поромна :**

Аналіз нормативних документів свідчить наступне:

Порядок розрахунків за користування вагонами при перевезенні вантажів у **прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні через порт Іллічівськ та заємодію між перевізниками** регламентують слідуючи нормативні документи:

- Статут залізниць України, який затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 р. № 457( далі – Статут)
- Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (далі - СМГС),
- Угода між Урядом республіки Болгарія, Виконавчою Владою Грузії і Кабінетом Міністрів України про спільну експлуатацію залізничної поромної переправи між портами Варна ( республіка Болгарія), Поті/Батумі ( Грузія) і Іллічівськ ( Україна) / далі – Угода/
- Правила перевезень вантажів у вагонах в міжнародному прямому залізнично-поромному сполученні через порти Іллічівськ-Поті/Батумі між Україною і Грузією ( далі - МПЖС), затвердженому Наказом Міністерства транспорту України від 22.01.2002 р. № 3,
- Правила експлуатації, по номерного обліку і розрахунків за користування вантажними вагонами власності інших держав
- Правила користування вагонами і контейнерами, затвердженими наказом Мінтранзв'язку України від 25.02.1999 № 113
- Наказ Міністерства транспорту України від 15 листопада 1999 р. № 551, яким затверджено Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України, а іншими документами.

Відповідно до ст..17 Угоди, вантажовласники сплачують *транспортні операції* з моменту початку формування вагонів в залізничному передпоромному парку і до моменту встановки вагонів на борт поромного судна, а також у зворотному напрямку.

Відповідно до п.22 Статуту, залізниця зобов'язана за договором залізничного перевезення вантажу доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язаний сплатити за перевезення встановлену плату.

Згідно з п.3 розділа 1 та розділом 5 МПЖС - договір перевезення вантажів в вагонах міжнародного прямого залізнично-поромного сполучення оформлюється накладною СМГС з включенням до неї реквізитів для поромного участка перевезення та захищується укладеним з моменту прийома станцією відправлення вантажу і накладної до перевезення.

Відповідно до п.2 розділу 7 МПЖС відправник сплачує за простий вагонів тише у разі, коли затримання перевезення чи видачі вантажів відбулося по причині відсутності, невірності чи недостатності документів. Крім цього, цей факт повинен оформлюватися актом.

Вищенаведені нормативні документи, які регламентують порядок розрахунків за перевезення вантажів у **прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні через порт Іллічівськ**, не передбачають стягнення плати за користування вагонами у період очікування їх для передачі другому перевізнику при відсутності вини з боку відправника.

Простий вагонів в очікуванні відправлення вагонів пов'язаний з технологією роботи поромної переправи та не здійснюється за виною вантажовласника

(експедитора). Крім цього, під час простою вагонів в очікуванні відправлення вагонів транспортні операції в залізничному передпоромному парку не здійснюються.

Тобто, вимоги п.2.2.6 Договору щодо сплати Одеській залізниці вантажовласниками (експедиторами) за користування вагонами як компенсаційних виплат за час простою в прямому змішаному сполученні при очікуванні відправки наступним видом транспорту, не відповідають діючим нормативним документам, які регламентують порядок розрахунків за перевезення вантажів у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні через порт Іллічівськ

Виходячи з вищенаведеного, дії Одеської залізниці, які полягають у нав'язуванні експедиторам у договорах „Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів в міжнародного прямого залізнично-поромному сполученні через порт Іллічівськ на станції Іллічівськ-Поромна”, умов, які не відповідають чинному законодавству, а саме: **оплачувати плату за користування вагонами які простоюють на станції Іллічівськ-Поромна** є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого п.1 ч.2 ст.13 Закону України “ Про захист економічної конкуренції” у вигляді встановлення таких умов придбання товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

Крім цього, матеріали справи містять докази, що вантажовласники ( та їх експедитори), котрі не погодилися на укладання з Залізницею вищенаведених договорів, вимушені працювати по договорах з експедиторами, перелік яких оголошений телеграмою Одеської залізниці від 17.02.2005 р № Н-1021. Згідно вимог цієї телеграми, «всем грузоотправителям при предъявлении груза к перевозке необходимо заключить договор с любым из ниже перечисленных экспедиторов. При заключении договора перевозки в международном прямом железнодорожно-паромном сообщении на станции отправления груза при оформлении накладной СМГС в графе 4 «особые заявления отправителя» грузоотправитель обязан указать следующие сведения – экспедитор на паромном комплексе \_\_\_\_\_ . Вписывается наименование экспедитора, его четырехзначный код грузополучателя, а также номер его договора с Одесской железной дорогой»/ мова оригіналу/.

При невиконанні умов цієї телеграми, вантажі затримуються припоромною станцією. Так, наприклад, листом від 04.03.2005 № 68 в.о начальника станції Іллічівськ-Поромна Против В.С. на адресу експедитора ТОВ «Феррігранссервіс» повідомляє: «Вагоны №№ 28052694, 24380933 задержаны на станции Ильичевск-Паромная т.к. в 4 графе накладной СМГС отсутствуют сведения об экспедиторе на паромном комплексе. Эти требования пред'являются согласно телеграммы № Н1021 от 17.02.05 г. за подписью и.о. начальника Одесской ж.д. Вельченко А.Ф. Просим для урегулирования всех конфликтных ситуаций по поводу задержки вагонов не имеющих от метки в 4 графе обращаться в Управление Одесской ж.д.) /мова оригіналу/.

Згідно листа Одеської залізниці від 23.08.2005 № Н31-1/534, на теперішній термін укладені договори з одинадцятьма експедиторами. Але, кількість членів Асоціації міжнародних експедиторів України ( АМЕУ) та Асоціації «Укрзовніштранс» перевищує 240 транспортно-експедиційних підприємств, тобто на поромному комплексі Іллічівського морторгпорту мають право працювати тільки 4 відсотка діючих транспортно-експедиційних підприємств.

Тобто, Залізницею штучно створенні бар'єри для доступу на ринок інших суб'єктів господарювання.

Таки дії Одеської залізниці, які полягають у створенні бар'єрів для доступу на ринок інших суб'єктів господарювання у вигляді відмови вантажовласникам



експедиторам) в наданні послуги по відправці вантажу при відсутності укладеного договору з Залізницею „Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів в міжнародного прямому залізнично-морському сполученні через порт Іллічівськ на станції Іллічівськ-Поромна”, умови якого відповідають чинному законодавству, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого п.6 ч.2 ст.13 Закону України “ Про захист економічної конкуренції” у вигляді суттєвого обмеження конкурентоспроможності інших суб'єктів господарювання на ринку без об'єктивно виправданих на те причин.

З метою припинення вищенаведених дій з боку Одеської залізниці, відповідно статті 46 Закону України " Про захист економічної конкуренції", Одеським територіальним відділенням були надані рекомендації Залізниці:

№ 04-рк від 17.02.05 р.

- Привести до відповідності нормам діючого законодавства умови договорів „Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів в міжнародного прямому залізнично-поромному сполученні з порт Іллічівськ на станції Іллічівськ-Поромна”, які укладені з експедиторами.

№ 06-рк від 03.03.05 р.

- Скасувати телеграму Одеської залізниці від 17.02.02 р. № Н\1021 як таку, що не відповідає вимогам чинного законодавства

Одеська залізниця була повідомлена, що відповідно до частини 2 статті 46 Закону України " Про захист економічної конкуренції" рекомендації органів територіального комітету України підлягають обов'язковому розгляду органами чи особами, яким вони надані та запропоновано про результати вжитих заходів повідомити територіальне відділення Антимонопольного комітету України у 10-денний термін з моменту отримання цих рекомендацій з наданням підтверджуючих документів.

Рекомендації Одеського територіального відділення Одеська залізниця не виконала, що підтверджується листами:

- від 04.03. 2005 р. № Н-7/112 ( наш вх.№ 400/2005 від 09.03.05), в якому стверджується, що „ Одеська залізниця вважає що всі договори з експедиторами по обслуговуванню зовнішньоторговельних вантажів укладені відповідно до вимог цивільного законодавства за волевиявленням сторін, і на даний час є чинними”.
- від 16.03.2005 № Н-7/133( наш вх. № 498/2005 від 21.03.05), в якому стверджується, що « На теперішній час Одеською залізницею укладені відповідні договори з вісьмома експедиторами, які працюють в Іллічівському морському торговельному порту, в їх числі ЗАТ «Іллічівськзовніштранс», ЗАТ «Совмортранс». Цим забезпечено обслуговування перевезень зовнішньоторговельних вантажів у конкурентному середовищі згідно чинним законодавством».

На Подання з попередніми висновками № 51-Пд від 09.08.2005 року, Одеська залізниця своїм листом № Н31-1/534 від 23.08.2005 р. повідомила територіального відділення, що територіальне відділення не визнає посилаючись на те, що

- ... «договори між Одеською залізницею та експедиторами укладені на підставі діючого законодавства добровільно».
- « Необхідно підкреслити, що з моменту укладання першого договору і дотепер експедиторами не було подано жодної пропозиції про зміну чи розірвання діючих договорів.»

- « залізниці при міжнародних перевезеннях мають право на відшкодування витрат, пов'язаних з додатковими послугами, що не передбачені міжнародними договорами за рахунок вантажовідправника і вантажоодержувача на основі договорів».

Але, це спростовується наступним:

- матеріали справи містять звернення Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ), Асоціації транспортно-експедиторських організацій України «Укрзовніштранс» щодо примушення експедиторів укласти вищенаведені договори з Одеською залізницею, а в разі відсутності таких договорів, Одеська залізниця відмовляє в прийомі вантажів.
- Одеська залізниця не здійснила додаткові роботи, за які вантажовласники (експедитори) сплачують як за користування вагонами за час простою в прямому змішаному сполученні при очікуванні відправки наступним видом транспорту.

За вчинені порушення згідно ст.52 Закону України "Про захист економічної конкуренції", передбачено накладення штрафу у розмірі до десяти відсотків доходу (виручки) Залізниці від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за останній звітний рік, що передував року, в якому накладається штраф.

Доход (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за 2004 рік по Одеській Залізниці становила 2711750 тис. грн.. (форма №2 "Звіт про фінансові результати").

При визначенні розміру штрафу враховується:

- Рекомендації тервідділення Одеська залізниця не виконала
- Одеська залізниця порушення не визнає
- Дії Одеської залізниці привели до ущемлення інтересів вантажовласників та їх експедиторів, які працюють на поромному комплексі Іллічівського мортторгпорту
- Документи Одеська залізниця надавало вчасно.

Враховуючи зазначене та керуючись ст.ст. 7, 12, 14, 17 Закону України "Про Антимонопольний комітет України", ст. 48 Закону України "Про захист економічної конкуренції", пунктом 33 Правил розгляду справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року № 169-р, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 22 липня 1998 року за № 471/2911, зі змінами та доповненнями, Адміністративна колегія Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України

### ПОСТАНОВИЛА:

1.Визнати, що Одеська Залізниця на ринку послуг користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні, в межах м. Одеси та Одеської області у 2004 році займає монопольне становище з часткою 100 %.

2.Визнати, що дії Одеської залізниці, які полягають у нав'язуванні експедиторам у договорах „Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів в міжнародного прямого залізнично-поромному сполученні через порт Іллічівськ на станції Іллічівськ-Поромна”, умов, які не відповідають чинному

законодавству, а саме: забезпечення координації руху поромів є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого п.1 ч.2 ст.13 Закону України "Про захист економічної конкуренції" у вигляді встановлення таких умов придбання товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

3. За вчинене порушення, зазначене у пункті 2 цього рішення, керуючись ст.52 Закону України «Про захист економічної конкуренції», накласти на Одеську залізницю штраф у розмірі 5,00 тис. грн. (п'ять тисяч гривень). Штраф підлягає сплаті у двомісячній строк з дня одержання цього рішення.

4. Визнати, що дії Одеської залізниці, які полягають у нав'язуванні експедиторам у договорах „Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів в міжнародного прямому залізнично-поромному сполученні через порт Іллічівськ на станції Іллічівськ-Поромна”, умов, які не відповідають чинному законодавству, а саме: оплачувати плату за користування вагонами які простоюють на станції Іллічівськ-Поромна є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого п.1 ч.2 ст.13 Закону України "Про захист економічної конкуренції" у вигляді встановлення таких умов придбання товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

5. За вчинене порушення, зазначене у пункті 4 цього рішення, керуючись ст.52 Закону України «Про захист економічної конкуренції», накласти на Одеську залізницю штраф у розмірі 5,00 тис. грн. (п'ять тисяч гривень). Штраф підлягає сплаті у двомісячній строк з дня одержання цього рішення.

6. Визнати, що дії Одеської залізниці, які полягають у створенні бар'єрів для доступу на ринок інших суб'єктів господарювання у вигляді відмови вантажовласникам (експедиторам) в наданні послуги по відправці вантажу при відсутності укладеного договору з Залізницею „Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів в міжнародного прямому залізнично-поромному сполученні через порт Іллічівськ на станції Іллічівськ-Поромна”, умови якого не відповідають чинному законодавству, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого п.6 ч.2 ст.13 Закону України "Про захист економічної конкуренції" у вигляді суттєвого обмеження конкурентоспроможності інших суб'єктів господарювання на ринку без об'єктивно виправданих на те причин.

7. За вчинене порушення, зазначене у пункті 6 цього рішення Керуючись ст.52 Закону України «Про захист економічної конкуренції», накласти на Залізницю штраф у розмірі 7,00 (сім тисяч гривень). Штраф підлягає сплаті у двомісячній строк з дня одержання цього рішення.

8.Зобов'язати Одеську залізницю припинити порушення законодавства про захист економічної конкуренції, зазначені у пунктах 2,4,6 цього рішення, про що повідомити Одеське обласне територіальне відділення Антимонопольного комітету України до 09.01.2006 р.

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

Голова Адміністративної колегії

Є.П.Бутін





# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

### АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ ОДЕСЬКОГО ОБЛАСНОГО ТЕРИТОРІАЛЬНОГО ВІДДІЛЕННЯ

26 липня 2007 р. № 46 - рш

Справа № 08-01/2007

м. Одеса

про порушення законодавства  
про захист економічної конкуренції  
з накладання штрафу

Адміністративна колегія Одеського обласного територіального відділення АМК України, розглянувши матеріали справи № 08-01/2007 про порушення законодавства про захист економічної конкуренції з боку Одеської залізниці в особі відокремленого структурного підрозділу Одеської залізниці «Станції Одеса - Товарна»

#### ВСТАНОВИЛА:

Справа була порушена розпорядженням адміністративної колегії Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України № 08-р від 27.02.2007 р. за результатами розгляду заяви СПД Спінова В.М. відносно неправомірних дій Одеської залізниці в особі відокремленого структурного підрозділу Одеської залізниці «Станції Одеса - Товарна» з огляду стягнення плати за в'їзд на територію станції Одеса – Товарна (далі - Станція)

В результаті розгляду заяви та отриманих матеріалів, встановлено наступне:

Одеська Залізниця ( далі – Залізниця) створена відповідно до Законів України «Про залізничний транспорт», як статутне державне підприємство, засноване на державній власності підпорядковане Державній адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця), що входить до сфери управління Міністерства транспорту та зв'язку України.

Залізниця діє на підставі Статуту, затвердженого наказом Мінтрансу України №456 від 09.12.97 р., та зареєстрованого Приморською райдержадміністрацією за № 207 від 18.02.1998 зі змінами та доповненнями до Статуту Одеської залізниці, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 08.05.2001р.№ 290, погодженими постановою Антимонопольного комітету України від 19.10.2001 р. № 08/279-р.

Згідно зі Статутом, Залізниця є юридичною особою, має самостійний баланс, розрахунковий рахунок в банку.

До складу Залізниці входять відособлені структурні підрозділи. Свою діяльність структурні підрозділи виконують відповідно до Положень про відокремлені структурні підрозділи, які затверджуються начальником Залізниці.

Основними завданнями Залізниці є своєчасне і якісне здійснення перевезень вантажів і пасажирів залізничним транспортом, а також надання послуг користування залізничними послугами для забезпечення потреб у перевезеннях вантажів та пасажирів у визначеному регіоні транспортної мережі.

Таким чином, відповідно до абзацу 12 статті 1 Закону України "Про захист економічної конкуренції", Залізниця є суб'єктом господарювання.

Відповідно до абз.2 ст.1 Закону України "Про природні монополії", Залізниця при здійсненні господарської діяльності на ринку послуг користування залізничними коліями, петчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують залізничного транспорту загального користування в межах м. Одеси та Одеської області, є суб'єктом природної монополії завдяки технологічних особливостей виробництва і неможливості для споживачів заміни його послугами інших суб'єктів господарювання, слідом чого на зазначеному ринку відсутня конкуренція.

Вищезазначені послуги в межах міста Одеса та Одеської області в 2006 – 2007 роках надаються тільки Залізницею.

Статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та п.1.3 Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженої Розпорядженням Антимонопольного комітету України від 05 березня 2002 року № 49-р (далі - Методика) визначено, що:

- товаром є будь-який предмет господарського обороту, в т.ч. продукція, роботи, послуги, документи, що підтверджують зобов'язання та права;
- територіальними межами ринку є територія зі сферою взаємовідносин купівлі-продажу товару, в межах якої за звичайних умов споживач може легко задовольнити свій попит на певний товар і яка може бути територією області, району, міста або їхніми частками.

- В даному випадку:
  - товаром** є послуги з користування інфраструктури Залізниці, а саме: станцією «Одеса - Товарна»
  - товарним ринком** є ринок надання послуг з користування інфраструктури Залізниці, а саме: станцією «Одеса - Товарна»
  - територіальними межами ринку** є територія станції « Одеса-Товарна»

Вищезазначені послуги в межах території станції « Одеса -Товарна» надаються тільки Залізницею в особі відокремленого структурного підрозділу станції «Одеса-Товарна».

Таким чином, відповідно до ч.1 ст.12 Закону України „Про захист економічної конкуренції” та відповідно до п.10.1.2. „Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку”, затвердженої Розпорядженням Антимонопольного комітету України від 05 березня 2002 року № 49-р, Залізниця в 2006, 2007 роках займає монопольне (домінуюче) на вищезазначеному ринку з часткою 100%.

Положення про відокремлений структурний підрозділ Одеської залізниці «Станція Одеса – Товарна» (далі - Положення), затверджене начальником Залізниці 12.06.03р. та затвердженого юридичною службою Залізниці 12.06.03р. за № 25/318,

Відповідно до п. 1.1 Положення - Станції «Одеса – Товарна» ( далі – Станція) є відокремленим структурним підрозділом Залізниці.

Відповідно до п. 1.2 Положення - станція входить до складу Одеської дирекції залізничних перевезень, створеної на підставі наказу № 52 Н від 08.02.2001р. Станція є відокремленим структурним підрозділом Залізниці без статусу юридичної особи.

Відповідно до п. 4.16 Положення – основними завданнями та функціями Станції, в тому числі є розвиток підсобно – допоміжної діяльності, розширення платних послуг населенню, а