



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

25 грудня 2025 р.

Київ

№ 1076-р

Про порушення законодавства
про захист економічної конкуренції
у справі № 126-26.13/153-25

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали справи № 126-26.13/153-25 про порушення Міністерством розвитку громад та територій України законодавства про захист економічної конкуренції, передбачене пунктом 3 статті 50 та частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді антиконкурентних дій органу влади, та подання Департаменту досліджень і розслідувань ринків невиробничої сфери від 08.12.2025 № 126-26.13/153-25/521-спр з попередніми висновками у справі № 126-26.13/153-25,

ВСТАНОВИВ:

1. ПРЕДМЕТ СПРАВИ

- (1) Вчинення Міністерством розвитку громад та територій України порушення, передбаченого частиною першою статті 15 та пунктом 3 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді бездіяльності, що полягає в неврегулюванні процедури уповноваження організацій на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів, яка призвела або могла призвести до недопущення, усунення, обмеження чи спотворення конкуренції.

2. ВІДПОВІДАЧ

- (2) Відповідачем у справі є Міністерство розвитку громад та територій України (*«інформація, доступ до якої обмежено»*, ідентифікаційний код юридичної особи *«інформація, доступ до якої обмежено»*), яке є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.
- (3) Відповідно до пунктів 1 та 2 постанови Кабінету Міністрів України від 02.12.2022 № 1343 «Деякі питання оптимізації системи центральних органів влади» Міністерство інфраструктури перейменовано на Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, а також реорганізовано Міністерство розвитку громад та територій шляхом приєднання до Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури.
- (4) Згідно з пунктом 3 вказаної постанови Кабінету Міністрів України встановлено, що: Міністерство розвитку громад та територій, що припиняється згідно з цією постановою, продовжує виконувати функції та повноваження у визначених сферах до завершення здійснення заходів з приєднання до Міністерства розвитку громад,

територій та інфраструктури, якому передаються функції та повноваження Міністерства розвитку громад та територій;

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури є правонаступником майна, прав і обов'язків Міністерства розвитку громад та територій, що реорганізується.

- (5) Постановою Кабінету Міністрів України від 17.12.2022 № 1400 «Деякі питання діяльності центральних органів виконавчої влади»:

внесено зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460 «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України» та затверджено Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (пункт 1 цієї постанови);

визнано такою, що втратила чинність, постанову Кабінету Міністрів України від 30.04.2014 № 197 «Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад та територій України» (пункт 3 цієї постанови)¹.
- (6) З 19.02.2023 Міністерство розвитку громад та територій України припинило виконувати функції та повноваження у визначених сферах, про що повідомлено Комітет листом Міністерства розвитку громад та територій України від 21.02.2023 № 7/6.2/1967-23 (вх. № 6-01/3817 від 22.02.2023).
- (7) Згідно з абзацом третім пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України від 06.09.2024 № 1028 «Про перейменування Міністерства культури та інформаційної політики України і Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України» Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України перейменовано на Міністерство розвитку громад та територій України.
- (8) Відповідно до абзацу другого пункту 1 Положення про Міністерство розвитку громад та територій України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 17.12.2022 № 1400) (далі – Положення), Міністерство розвитку громад та територій України (далі – Відповідач, Мінрозвитку) є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику, зокрема, у сфері автомобільного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, залізничного, морського та внутрішнього водного транспорту, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на авіаційному, автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та внутрішньому водному транспорті.
- (9) Згідно з підпунктом 23 пункту 4 Положення Мінрозвитку відповідно до покладених на нього завдань забезпечує відповідно до законодавства виконання зобов'язань за міжнародними договорами України та їх імплементацію в національне законодавство, виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, підготовку пропозицій щодо укладення, припинення чи зупинення дії, денонсації та приєднання до міжнародних договорів України з питань, що належать до компетенції Мінрозвитку.
- (10) Відповідно до підпункту 20 пункту 4 Положення Мінрозвитку відповідно до покладених на нього завдань затверджує порядок проведення комплексу

¹Пункт 3 постанови Кабінету Міністрів України від 17.12.2022 № 1400 набрав чинності через 60 днів із дня набрання чинності цією постановою.

діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях у межах території таких підприємств), установленого виробником.

(11) Згідно з пунктом 8 Положення:

Мінрозвитку у межах повноважень, передбачених законом, на основі і на виконання Конституції та законів України, актів Президента України та постанов Верховної Ради України, прийнятих відповідно до Конституції та законів України, актів Кабінету Міністрів України видає накази, організовує і контролює їх виконання;

накази Мінрозвитку, видані в межах повноважень, передбачених законом, обов'язкові для виконання центральними органами виконавчої влади, їх територіальними органами, місцевими держадміністраціями, органами влади Автономної Республіки Крим, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами та організаціями незалежно від форми власності та громадянами.

(12) Згідно зі статтею 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» до органів влади належать, зокрема, міністерства та інші центральні органи виконавчої влади.

(13) Отже, здійснюючи повноваження з видання наказів, які є обов'язковими для виконання, Мінрозвитку має статус органу влади в розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

3. ПІДСТАВИ ВІДКРИТТЯ СПРАВИ ТА ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

(14) До Комітету надійшли листи товариства з обмеженою відповідальністю «Науково-виробниче підприємство «Укртранскад» (далі – ТОВ «НВП «Укртранскад») від 25.08.2025 № 499 (вх. № 3-01/463 від 04.09.2025), від 27.08.2025 № 503 (вх. № 3-01/455 від 01.09.2025) та від 08.09.2025 № 523 (вх. № 8-01/13020 від 09.09.2025 і вх. № 3-01/477 від 10.09.2025) щодо обставин, які склалися на ринку виконання робіт із технічного діагностування вантажних вагонів, зокрема у зв'язку з відсутністю процедури продовження чи отримання нового дозволу на право виконання вказаних робіт, та неприпустимості створення монополії на вказаному ринку.

(15) З метою дослідження порушених у листах ТОВ «НВП «Укртранскад» питань Комітет у рамках здійснення на підставі статті 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» заходів контролю за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції на ринку робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів (далі – Заходи контролю) надіслав вимоги про надання інформації до юридичних осіб, зазначених у таблиці 1.

Таблиця 1

№ п/п	Юридична особа	Реквізити вимоги Комітету	Реквізити відповіді юридичної особи
1	2	3	4
1	ТОВ «Науково-виробниче підприємство випробувальний центр «Азовмаштест»	від 22.09.2025 № 126-21.1/09-10070е	від 09.10.2025 № 165 (вх. № 8-09/13600 від 13.10.2025)
2	Акціонерне товариство «Українська залізниця»	від 22.09.2025 № 126-21.1/09-10072е	від 10.10.2025 № Ц-3-1.5-20/1498н-25 (вх. № 8-09/14535 від 10.10.2025)

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
3	ТОВ «НВП «Укртранскад»	від 22.09.2025 № 126-21.1/09-10047е	від 01.10.2025 № 550 (вх. № 8-09/14096 від 01.10.2025)
4	Український державний університет науки і технологій	від 22.09.2025 № 126-21.1/09-10069е	від 07.10.2025 № НЗН/174 (вх. № 10-09/14426 від 08.10.2025)
5	Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут вагобудування»	від 22.09.2025 № 126-21.1/09-10073е	від 10.10.2025 № 06-23/648 (вх. № 8-09/14578 від 13.10.2025)

- (16) За результатами опрацювання інформації, отриманої в рамках здійснення Заходів контролю, розпорядженням заступника Голови Комітету – державного уповноваженого від 31.10.2025 № 09/229-р (далі – Розпорядження) розпочато розгляд справи № 126-26.13/153-25 за ознаками вчинення Міністерством розвитку громад та територій України порушення, передбаченого частиною першою статті 15 та пунктом 3 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді бездіяльності, що полягає в неврегулюванні процедури уповноваження організацій на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів, яка призвела або могла призвести до недопущення, усунення, обмеження чи спотворення конкуренції (далі – Справа).
- (17) Листом Комітету від 04.11.2025 № 126-26.13/09-11916е Мінрозвитку направлено копію Розпорядження, яке отримав Відповідач СЕВ ОБВ 05.11.2025 та засобами поштового зв'язку 10.11.2025 (згідно з рекомендованим повідомленням про вручення поштового відправлення № R067032053391).
- (18) До матеріалів Справи долучено документи, одержані органом Комітету в рамках здійснення Заходів контролю, перелік яких наведено в таблиці 1.
- (19) В рамках розгляду Справи орган Комітету надіслав вимоги про надання інформації до юридичних осіб, зазначених у таблиці 2.

Таблиця 2

№ п/п	Юридична особа	Реквізити вимоги Комітету	Реквізити відповіді юридичної особи
1	2	3	4
1	ТОВ «Науково-виробниче підприємство випробувальний центр «Азовмаштест»	від 04.11.2025 № 126-21.1/09-11922е	від 08.11.2025 № 167 (вх. № 8-09/15966 від 10.11.2025)
2	Акціонерне товариство «Українська залізниця»	від 05.11.2025 № 126-21.1/09-11986е	від 11.11.2025 № Ц-3-1.5-20/1767н-25 (вх. № 8-09/16097 від 11.11.2025)
3	ТОВ «НВП «Укртранскад»	від 05.11.2025 № 126-21.1/09-11988е	від 12.11.2025 № 571 (вх. № 8-09/16131 від 12.11.2025)
4	Український державний університет науки і технологій	від 05.11.2025 № 126-21.1/09-11984е	від 11.11.2025 № 01-26-1355 (вх. № 8-09/16151 від 12.11.2025)
		від 19.11.2025 № 126-26.13/09-12430е	від 25.11.2025 № НЗН/220 (вх. № 10-09/16677 від 25.11.2025)
5	Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут вагобудування»	від 05.11.2025 № 126-21.1/09-11987е	від 12.11.2025 № 06-23/705 (вх. № 8-09/16116 від 12.11.2025)

- (20) Листом органу Комітету від 05.11.2025 № 126-21.1/09-11985е надіслано вимогу про надання інформації до Мінрозвитку, відповідь на яку Мінрозвитку надало листом від 21.11.2025 № 30501/18/10-25 (вх. № 6-09/16599 від 24.11.2025), у якому на підставі частини другої статті 38 Закону України «Про захист економічної конкуренції» Мінрозвитку порушило перед Комітетом питання зупинення розгляду Справи до завершення розгляду судом справи № 640/4396/22, тобто до вирішення державним органом пов'язаного зі Справою іншого питання.
- (21) Листом органу Комітету від 08.12.2025 № 126-26.13/09-13036е повідомлено Мінрозвитку про відсутність підстав для зупинення розгляду Справи.
- (22) Листом Комітету від 08.12.2025 № 126-26.13/09-13058е направлено копію подання від 08.12.2025 № 126-26.13/153-25/521-спр із попередніми висновками у Справі (далі – Подання), яку отримав Відповідач за допомогою СЕВ ОБВ 09.12.2025.
- (23) Листом від 17.12.2025 № 33118/18/10-25 (вх. № 6-09/17784 від 17.12.2025) Мінрозвитку надало заперечення та зауваження на Подання.

4. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРОЦЕДУРИ УПОВНОВАЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЙ НА ВИКОНАННЯ РОБІТ ІЗ ТЕХНІЧНОГО ДІАГНОСТУВАННЯ ДЛЯ ПРОДОВЖЕННЯ СТРОКУ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ У ПЕРІОД 2021–2025 РОКІВ

- (24) Згідно зі статтею 10 Закону України «Про транспорт» транспортні засоби повинні відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, мати відповідний сертифікат.
- (25) Відповідно до частини першої статті 4 Закону України «Про залізничний транспорт» з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.
- (26) Згідно з абзацом четвертим пункту 19 Технічного регламенту безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.12.2015 № 1194, безпека рухомого складу залізничного транспорту з урахуванням ступеня ризику повинна забезпечуватися шляхом, зокрема, установлення строків експлуатації та/або гарантійних строків використання рухомого складу залізничного транспорту, а також визначення періодичності проведення його технічного обслуговування та ремонту.
- (27) Пунктом 1 постанови Кабінету Міністрів України від 11.08.2021 № 841 «Деякі питання визначення умов і порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування» (далі – Постанова № 841) установлено, що після закінчення строку експлуатації вантажних вагонів, установленого виробником, допускається продовження строку їх експлуатації на залізничному транспорті загального користування.
- (28) Згідно з пунктом 2 Постанови № 841 Кабінет Міністрів України постановив Міністерству інфраструктури у тримісячний строк розробити та затвердити Порядок проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств),

установленого виробником, та визначити строк продовження експлуатації таких вагонів.

- (29) Наказом Міністерства інфраструктури України від 30.11.2021 № 647, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28.12.2021 за № 1677/37299 (який набрав чинності 31.01.2022) (далі – Наказ № 647):

затверджено:

Порядок проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств), установленого виробником (далі – Порядок);

Строки продовження експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств);
установлено, що терміни продовження строку експлуатації (служби) вантажних вагонів, зазначених у технічних рішеннях про продовження строків експлуатації (служби) вантажних вагонів, виданих спеціалізованими організаціями за результатами проведення комплексу діагностичних операцій вантажних вагонів до набрання чинності цим наказом, залишаються чинними.

- (30) Відповідно до пункту 1 розділу I Порядку цей Порядок встановлює механізм проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств), установленого виробником.

- (31) Відповідно до пункту 4 розділу I Порядку терміни вживаються в такому значенні:

граничний строк експлуатації вантажного вагона – строк, який складається із строку експлуатації вантажного вагона та строку продовження експлуатації вантажного вагона, після перебігу якого його експлуатація у навантаженому стані припиняється;

продовження строку експлуатації вантажного вагона – здійснення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій з вантажним вагоном, строк експлуатації якого, установлений виробником, закінчився, або закінчується протягом останнього міжремонтного періоду;

строк експлуатації вантажного вагона – період часу експлуатації (строк служби) вантажного вагона, який установлений виробником та зазначений у технічних умовах на виготовлення вантажного вагона;

строк продовження експлуатації вантажного вагона – визначений Мінрозвитку для кожного календарного року період часу експлуатації на залізничному транспорті загального користування вантажного вагона;

термін продовження строку експлуатації вантажного вагона – календарна дата, до якої може бути продовжено експлуатацію вантажного вагона в межах строку продовження експлуатації вантажного вагона;

технічне рішення – документ, виданий спеціалізованою організацією за результатами проведення комплексу діагностичних операцій вантажного вагона, форма якого наведена у додатку до цього Порядку.

- (32) Згідно з пунктом 2 розділу I Порядку цей Порядок є обов'язковим при проведенні комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на

продовження строку експлуатації вантажних вагонів, у тому числі вагонів загального користування, установленого виробником.

- (33) Порядок не розповсюджується на вантажні вагони підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств (пункт 3 розділу I Порядку).
- (34) Пунктом 6 розділу I Порядку визначено, що основним критерієм можливості продовження строку експлуатації вантажного вагона є наявність у нього залишкового ресурсу (або можливості його відновлення), що оцінюється шляхом проведення спеціалізованою організацією комплексу діагностичних операцій.
- (35) Наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 29.03.2024 № 267, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 09.04.2024 за № 517/41862, встановлено, що допускається продовження строку експлуатації (служби) вантажних вагонів на залізничному транспорті загального користування після закінчення граничного строку їх експлуатації (служби) на строки, визначені заводом-виробником як норматив періодичності проведення деповського ремонту після капітального ремонту, шляхом проведення діагностичних операцій, визначених Порядком.
- (36) Спеціалізовані організації забезпечують об'єктивність, достовірність, повноту проведення комплексу діагностичних операцій вантажного вагона, пред'явленого для продовження строку експлуатації, правильність вибору виду призначеного ремонту й обґрунтованість встановлення терміну продовження строку експлуатації вантажного вагона (пункт 7 розділу I Порядку).
- (37) Власники вантажних вагонів, крім вагонів інвентарного парку, надсилають до акціонерного товариства «Українська залізниця» (далі – АТ «Укрзалізниця») повідомлення (заявку) про початок проведення робіт стосовно продовження строку експлуатації вантажних вагонів (далі – Повідомлення) (пункт 1 розділу II Порядку).
- (38) Комплексні діагностичні операції проводяться фахівцями спеціалізованої організації, яку власник вантажного вагона зазначив у Повідомленні, на залізничних коліях АТ «Укрзалізниця», які призначені для технічного обслуговування або ремонту вантажних вагонів (пункт 2 розділу II Порядку).
- (39) За результатами комплексу діагностичних операцій спеціалізована організація видає технічне рішення про продовження строку експлуатації вантажного вагона або про виключення його з автоматизованого банку даних парку вантажних вагонів за технічним станом (пункт 4 розділу II Порядку).
- (40) Відповідно до абзацу п'ятого пункту 4 розділу I Порядку спеціалізована організація – організація, якій Комісією вагонного господарства Ради щодо залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності надано право на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів.
- (41) Згідно з інформацією, наданою Мінрозвитку², процедура (порядок та умови) отримання організаціями свідоцтв, що видаються Комісією вагонного господарства Ради, які надають право на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації (служби) вантажних вагонів, врегульована в додатку 1 до Положення про продовження строку служби вантажних вагонів, які курсують у міждержавному сполученні (зі змінами та доповненнями), затвердженого Радою залізничного транспорту країн СНД (протокол від 13, 14 травня 2010 року № 52).

²Лист Мінрозвитку від 21.11.2025 № 30501/18/10-25 (вх. № 6-09/16599 від 24.11.2025).

- (42) Так, Положенням про продовження строку служби вантажних вагонів, що курсують у міжнародному сполученні, затвердженим на п'ятдесят другому засіданні Ради щодо залізничного транспорту 14 травня 2010 року (зі змінами) (далі – Положення Ради), передбачено порядок продовження строку служби вантажних та ізотермічних вагонів, визначений строк служби яких спливає або сплив.
- (43) Згідно з Положенням Ради роботи проводяться організацією – виконавцем (організація-виконавець – спеціалізована організація або ремонтне підприємство, які проводять технічне діагностування, визначають та встановлюють новий строк служби вагона), що має свідоцтво на право проведення робіт з технічного діагностування з метою продовження строку служби вантажних та ізотермічних вагонів (далі – Свідоцтво), видане Комісією Ради щодо залізничного транспорту повноважних фахівців вагонного господарства залізничних адміністрацій (далі – Комісія Ради).
- (44) Порядок та умови включення організації-виконавця до Переліку організацій, Перелік організацій та форма Свідоцтва наведені в додатку 1.
- (45) Додатком 1 «Порядок та умови включення організації-виконавця до переліку організацій, що мають право на проведення робіт з технічного діагностування з метою продовження строку служби вантажних та ізотермічних вагонів» до Положення Ради (далі – додаток 1 до Положення Ради) визначено, що строк дії Свідоцтва встановлюється на 5 років, після спливу якого Комісія Ради розглядає повторно подані документи на продовження строку дії Свідоцтва.
- (46) При цьому відповідно до додатка 1 до Положення Ради включення організації до Переліку організацій, які мають право на проведення робіт з технічного діагностування з метою продовження строку служби вантажних та ізотермічних вагонів, здійснюється Комісією Ради за поданням відповідної залізничної адміністрації.
- (47) Відповідно до наданої Мінрозвитку інформації³ у період з 01.01.2021 до моменту набрання чинності постановою Кабінету Міністрів України від 22.11.2022 № 1308 «Про вихід з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав» подання документів для отримання організаціями Свідоцтв, які видавалися Комісією Ради, здійснювалося через АТ «Укрзалізниця».
- (48) Отже, враховуючи положення Порядку та Положення Ради, однією з необхідних умов здійснення діяльності з виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів є наявність відповідного Свідоцтва, виданого Комісією Ради.
- (49) Водночас слід зазначити, що на вантажні вагони інвентарного парку залізниць та вантажні вагони, які знаходяться на балансі підприємств, підпорядкованих Укрзалізниці, в яких закінчився строк служби, зазначений в Технічних умовах заводу-виробника на базовий вагон, поширюється Положення про продовження строку служби вантажних вагонів Укрзалізниці, затверджене наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України від 21.05.2015 № 148-Ц/од (зі змінами) (далі – Положення АТ «Укрзалізниця»).
- (50) Згідно з пунктом 1.3 Положення АТ «Укрзалізниця» основним критерієм оцінки можливості продовження строку служби вантажних вагонів є наявність у них залишкового ресурсу або можливості його відновлення, яка оцінюється шляхом проведення експертного обстеження (технічного діагностування), що проводиться згідно з Порядком⁴, організацією, уповноваженою Укрзалізницею на право проведення

³Лист Мінрозвитку від 21.11.2025 № 30501/18/10-25 (вх. № 6-09/16599 від 24.11.2025).

⁴Згідно з абзацом другим пункту 1.1 Положення АТ «Укрзалізниця» під Порядком мається на увазі Порядок проведення огляду, випробування та експертного обстеження (технічного діагностування) машин,

робіт з технічного діагностування з метою продовження терміну служби вантажних вагонів (далі – Уповноважена організація).

- (51) При цьому Положенням АТ «Укрзалізниця» не передбачено вимоги щодо наявності в Уповноваженої організації Свідоцтва.
- (52) Відповідно до інформації, наданої АТ «Укрзалізниця»⁵, філія «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця» (далі – Філія «НДКТИ» АТ «Укрзалізниця») здійснювала роботи з технічного діагностування вантажних вагонів із метою продовження строку експлуатації (служби) на замовлення, зокрема, підрозділів АТ «Укрзалізниця», у період 2021–2025 років.
- (53) Отже, під час продовження строку служби вантажних вагонів інвентарного парку залізниць та вантажних вагонів, які знаходяться на балансі підприємств, підпорядкованих Укрзалізниці, у Філії «НДКТИ» АТ «Укрзалізниця» наявна можливість застосування, крім Порядку, Положення АТ «Укрзалізниця»⁶, яким не передбачено вимоги щодо наявності в Уповноваженої організації Свідоцтва.
- (54) За таких обставин для власників вантажних вагонів (крім АТ «Укрзалізниця») єдиним способом та першочерговим етапом продовження строку їх експлуатації є виконання організацією (у якій з урахуванням положень Порядку та Положення Ради наявне чинне Свідоцтво, видане Комісією Ради) робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації таких вантажних вагонів.
- (55) Водночас рішенням Київського окружного адміністративного суду від 19.05.2025, залишеним без змін постановою Шостого апеляційного адміністративного суду від 28.10.2025 (яка набирає чинності з дати її прийняття), у справі № 640/4396/22 визнано протиправним та нечинним Наказ № 647, яким затверджено Порядок.
- (56) Згідно із частиною другою статті 265 Кодексу адміністративного судочинства України нормативно-правовий акт втрачає чинність повністю або в окремій його частині з моменту набрання законної сили відповідним рішенням суду.
- (57) Отже, Наказ № 647, яким затверджено Порядок, втратив чинність 28.10.2025.

5. ОБСТАВИНИ СПРАВИ

5.1. *Щодо задіяного ринку товару*

- (58) Відповідно до статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» (далі – Закон) та пункту 1.3 розділу 1 Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Комітету від 5 березня 2002 року № 49-р, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 1 квітня 2002 року за № 317/6605:

товар – будь-який предмет господарського обороту, в тому числі продукція, роботи, послуги, документи, що підтверджують зобов'язання та права (зокрема цінні папери);

ринок товару (товарний ринок) – сфера обороту товару (взаємозамінних товарів), на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.

механізмів, устаткування підвищеної небезпеки, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 26.05.2004 № 687.

⁵Лист АТ «Укрзалізниця» від 10.10.2025 № Ц-3-1.5-20/1498н-25 (вх. № 8-09/14535 від 10.10.2025).

⁶Лист АТ «Укрзалізниця» від 10.10.2025 № Ц-3-1.5-20/1498н-25 (вх. № 8-09/14535 від 10.10.2025).

- (59) Враховуючи особливості нормативно-правового регулювання виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів на території України в період 2021–2025 років, які описані в розділі 4 цього рішення, для цілей аналізу обставин Справи товаром визначено роботи з технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів (далі – Роботи).
- (60) Як зазначено вище, враховуючи положення Порядку та Положення Ради, однією з необхідних умов здійснення діяльності з виконання Робіт є наявність відповідного Свідоцтва, виданого Комісією Ради.
- (61) Відповідно до інформації, отриманої від юридичних осіб, зазначених у таблиці 2, та Мінрозвитку⁷, встановлено, що в період 2021–2025 років право на здійснення Робіт на території України, підтверджене Свідоцтвом, мали та/або мають суб'єкти господарювання, вказані в таблиці 3.

Таблиця 3

№ п/п	Назва юридичної особи	Строк дії Свідоцтва
1	2	3
1	Товариство з обмеженою відповідальністю «ІЦ РЕСУРС» ⁸ (ідентифікаційний код юридичної особи «інформація, доступ до якої обмежено»)	14.04.2017 – 30.03.2022
2	Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут вагонобудування» (ідентифікаційний код юридичної особи «інформація, доступ до якої обмежено»)	18.09.2018 – 07.09.2023
3	Товариство з обмеженою відповідальністю «Науково-виробниче підприємство випробувальний центр «Азовмаштест» (ідентифікаційний код юридичної особи «інформація, доступ до якої обмежено»)	05.04.2019 – 28.03.2024
4	Філія «НДКТІ» АТ «Укрзалізниця» (ідентифікаційний код юридичної особи «інформація, доступ до якої обмежено»)	07.09.2020 – 02.09.2025
5	ТОВ «НВП «Укртранскад» (ідентифікаційний код юридичної особи «інформація, доступ до якої обмежено»)	07.09.2020 – 02.09.2025
6	Український державний університет науки і технологій (ідентифікаційний код юридичної особи «інформація, доступ до якої обмежено»)	13.09.2021 – 10.09.2026

- (62) Згідно з інформацією, яку отримав Комітет у рамках здійснення Заходів контролю від наведених у таблиці 1 юридичних осіб, що мали або мають право здійснення вказаних робіт, замовниками – кінцевими споживачами Робіт є, зокрема, але не виключно: (1) підрозділи АТ «Укрзалізниця»; (2) підприємства, які виконують виготовлення та/або ремонт та/або технічне обслуговування вантажних вагонів і не входять до структури АТ «Укрзалізниця»; (3) власники парку вантажних вагонів; (4) підприємства, що надають послуги перевезення вантажним залізничним транспортом.
- (63) Враховуючи наведене, товарними межами ринку, на якому діяли / діють на території України в період 2021–2025 років указані в таблиці 3 суб'єкти господарювання, є ринок робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів (далі – ринок Робіт, Ринок).

⁷Лист Мінрозвитку від 21.11.2025 № 30501/18/10-25 (вх. № 6-09/16599 від 24.11.2025).

⁸Юридична особа зареєстрована на тимчасово окупованій території України: вул. Італійська (Центральний район), буд. 140-А, м. Маріуполь, Донецька обл., 87555.

5.2. *Щодо бездіяльності Мінрозвитку*

- (64) Постановою Кабінету Міністрів України від 22.11.2022 № 1308 «Про вихід з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав» (далі – Постанова № 1308) постановлено:

вийти з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав, вчиненої 14 лютого 1992 р. в м. Мінську (далі – Угода), якою засновано Раду щодо залізничного транспорту (далі – Рада), яка складається з глав адміністрацій та органів управління залізничним транспортом держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, для координації роботи залізничного транспорту на міждержавному рівні та вироблення погоджених принципів його діяльності (пункт 1 Угоди);

Міністерству закордонних справ в установленому порядку повідомити депозитарію про вихід з Угоди, зазначеної в пункті 1 цієї постанови.

- (65) Листом від 25.12.2023 № 72/14-612-156131 «Щодо припинення дії Угоди СНД» Міністерство закордонних справ України повідомило, зокрема Міністерство юстиції України, що Угода припинила свою дію для України 7 грудня 2023 року.
- (66) Так, АТ «Укрзалізниця» у своєму листі⁹ зазначило: *«Бар'єр вступу нових учасників (спеціалізованих організацій – ринку України) на ринок спричинений припиненням починаючи з 07.12.2023 участі України в Угоді про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав про що МЗС листом від 25.12.2023 № 72/14-612-156131 інформувало АТ «Укрзалізниця» (через Мінінфраструктури), а АТ «Укрзалізниця» відповідно припинила діяльність у роботі Ради по залізничному транспорту держав-учасниць Співдружності, що спричинено початком військової агресії Російської Федерації проти України, що унеможливило направлення відповідних документів на розгляд Комісії вагонного господарства Ради по залізничному транспорту держав-учасниць Співдружності документів щодо отримання права на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів».*
- (67) Отже, у зв'язку з прийняттям Постанови № 1308, з 25.11.2022 (дата набрання чинності Постановою № 1308) виникла потреба врегулювання правовідносин, які раніше були регламентовані Угодою, на рівні національних нормативно-правових актів, зокрема в частині визначення процедури уповноваження організацій на виконання Робіт¹⁰.
- (68) Питання врегулювання процедури уповноваження організацій на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів належить до компетенції та повноважень Мінрозвитку на підставі пункту 2 Постанови № 841 та підпункту 20 пункту 4 Положення.
- (69) У своєму листі¹¹ Мінрозвитку вказало, що в перехідний період до ухвалення нових нормативних та законодавчих актів у сфері діагностування вантажних вагонів із метою продовження строку їх експлуатації зазначені роботи здійснюються відповідно до Порядку спеціалізованими організаціями, які мають чинне Свідоцтво на право виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів, видане Комісією Ради.

⁹Лист АТ «Укрзалізниця» від 10.10.2025 № Ц-3-1.5-20/1498н-25 (вх. № 8-09/14535 від 10.10.2025).

¹⁰Про що також наголошувало Мінрозвитку в пояснювальних записках до проєктів наказів, розроблених Мінрозвитку з метою внесення змін до Наказу № 647 та надісланих до Комітету на погодження листами Мінрозвитку від 19.12.2023 № 1284/18/63-23 (вх. № 6-01/15059 від 20.12.2023) та від 10.07.2025 № 27303/18/14-25 (вх. № 6-01/10664 від 18.07.2025).

¹¹Лист Мінрозвитку від 14.10.2025 № 26785/18/10-25 (вх. № 6-09/14708 від 14.10.2025).

- (70) Як відображено в таблиці 3, вихід суб'єктів господарювання з ринку Робіт у зв'язку з не врегулюванням Мінрозвитку процедури уповноваження організацій на виконання Робіт відбувався поступово внаслідок спливу строку дії наявних у таких суб'єктів господарювання Свідоцтв.
- (71) За результатом опрацювання інформації, наданої Мінрозвитку¹² у відповідь на вимогу органу Комітету від 05.11.2025 № 126-21.1/09-11985е, у якій, зокрема вимагалось надати інформацію щодо дій, рішень та заходів, прийнятих / вжитих Мінрозвитку із метою врегулювання питання процедури уповноваження організацій на виконання Робіт, встановлено, що Мінрозвитку здійснило три спроби врегулювання вказаного питання в період із дати набрання чинності Постановою № 1308 (25.11.2022) до моменту, коли на ринку Робіт залишився лише один учасник – Український державний університет науки і технологій (03.09.2025).
- (72) Так, на момент першої спроби Мінрозвитку врегулювати вказане питання (19.12.2023¹³, тобто через 1 рік та близько 1 місяць з дати набрання чинності Постановою № 1308) шляхом внесення змін до Наказу № 647 (наказом Мінрозвитку від 22.01.2024 № 62) на ринку Робіт залишилося 4 із 6 учасників (суб'єктів господарювання).

Наказом Мінрозвитку від 22.01.2024 № 62 «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2021 року № 647» пропонувалося, зокрема, передбачити можливість продовження виконання Робіт суб'єктами господарювання, у яких з 24.02.2022 закінчився строк дії Свідоцтв, під час дії воєнного стану в Україні та протягом двох років після його припинення чи скасування.

Водночас у висновку Міністерства юстиції України про доопрацювання нормативно-правового акта від 06.02.2024 № 199-10.1.3-24, а саме наказу Мінрозвитку від 22.01.2024 № 62 «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2021 року № 647», зазначено про необхідність доопрацювання вказаного нормативно-правового акта шляхом виключення зазначеного положення, враховуючи вимоги, зокрема, Постанови № 1308.

- (73) Крім того, за інформацією Мінрозвитку¹⁴, питання продовження строку експлуатації вантажних вагонів передбачалося врегулювати в розробленому Мінрозвитку з метою імплементації актів законодавства ЄС у сфері залізничного транспорту та на виконання Плану України в рамках інструменту Ukraine Facility проєкті Закону України «Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України», який було схвалено Кабінетом Міністрів України та зареєстровано у Верховній Раді України 21.10.2024 за № 12142. Проєкт Закону України «Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України» було відкликано у зв'язку зі зміною Уряду.
- (74) Водночас уже на момент третьої спроби Мінрозвитку врегулювати вказане питання (10.07.2025, тобто через 2 роки та близько 7 місяців із дати набрання чинності Постановою № 1308) шляхом внесення змін до Наказу № 647 на ринку Робіт залишилося 3 із 6 учасників (суб'єктів господарювання).

Проєктом наказу Мінрозвитку «Про затвердження Змін до Порядку проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств), установленого

¹²Лист Мінрозвитку від 21.11.2025 № 30501/18/10-25 (вх. № 6-09/16599 від 24.11.2025).

¹³З урахуванням інформації, викладеної в листі Мінрозвитку від 17.12.2025 № 33118/18/10-25 (вх. № 6-09/17784 від 17.12.2025), надісланому у відповідь на Подання.

¹⁴Лист Мінрозвитку від 21.11.2025 № 30501/18/10-25 (вх. № 6-09/16599 від 24.11.2025).

виробником, строків продовження експлуатації таких вагонів», надісланим до Комітету листом Мінрозвитку від 10.07.2025 № 27303/18/14-25 (вх. № 6-01/10664 від 18.07.2025)¹⁵, пропонувалося, зокрема, виключити норму щодо надання Радою права спеціалізованим організаціям здійснювати операції, спрямовані на продовження строку експлуатації вантажних вагонів на підставі діагностування, та передбачити можливість спеціалізованим організаціям здійснювати зазначену діяльність на підставі атестата акредитації Національного агентства з акредитації України.

Однак, за результатом аналізу Державною регуляторною службою України пропонуваннях Мінрозвитку змін до Наказу № 647, наданих листом Мінрозвитку від 30.07.2025 № 28405/18/14-25, Державна регуляторна служба України рішенням від 30.08.2025 № 527 відмовила в погодженні зазначеного проєкту наказу Мінрозвитку¹⁶.

Вказане рішення Державна регуляторна служба України мотивувала, зокрема, таким:

«...розробник при визначенні альтернативних способів досягнення цілей не проаналізував належним чином вигоди та витрати держави та громадян від застосування кожного з них, які б доводили ефективність та оптимальність запровадженого регулювання, а обмежився текстовим описом вигод та витрат для держави та громадян.

У зв'язку з неналежним опрацюванням попередніх розділів АРВ (аналіз регуляторного впливу), у розділі IV «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» розробником не доведено вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей, не проаналізовано причини відмови від застосування того чи іншого способу та аргументи на користь обраного, що є порушенням принципу ефективності - забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави».

- (75) Надалі відсутність врегулювання Мінрозвитку питання процедури уповноваження організацій на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів призвела до припинення виконання Робіт ще двома суб'єктами господарювання (Філією «НДКТІ» АТ «Укрзалізниця» та ТОВ «НВП «Укртранскад»), внаслідок чого з 03.09.2025 на вказаному ринку залишився лише один учасник – Український державний університет науки і технологій. Тобто за 2 роки та близько 9 місяців (з 25.11.2022 по 03.09.2025) вказане питання Мінрозвитку не врегулювало жодним чином.
- (76) Отже, зазначене вказує на невжиття Мінрозвитку своєчасних, вичерпних та ефективних заходів, спрямованих на врегулювання процедури уповноваження організацій на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів, що є свідченням бездіяльності Мінрозвитку, яка призвела до виходу переважної більшості суб'єктів господарювання (5 із 6) з ринку Робіт станом на 03.09.2025.

5.3. **Щодо усунення конкуренції на ринку Робіт**

- (77) Відповідно до статті 1 Закону економічна конкуренція (конкуренція) – змагання між суб'єктами господарювання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг

¹⁵Вказаний проєкт наказу Мінрозвитку оприлюднено на вебсайті Мінрозвитку. Доступно за посиланням <https://mindev.gov.ua/news/povidomlennia-pro-opryliudnennia-proiektu-nakazu-ministerstva-rozvytku-hromad-ta-terytorii-ukrainy-3107>

¹⁶Доступно за посиланням <https://ips.ligazakon.net/document/DP8358>

над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибирати між кількома продавцями, покупцями, а окремий суб'єкт господарювання не може визначати умови обороту товарів на ринку.

- (78) Тобто однією з ознак існування певного рівня конкуренції є наявність першочергово суб'єктного складу (у вигляді щонайменше двох суб'єктів господарювання) конкурентних відносин на відповідному ринку.
- (79) Згідно зі статтею 1 Закону суб'єкт господарювання – юридична особа незалежно від організаційно-правової форми та форми власності чи фізична особа, що здійснює діяльність з виробництва, реалізації, придбання товарів, іншу господарську діяльність.
- (80) З метою встановлення впливу описаної в розділі 5.2 цього рішення бездіяльності Мінрозвитку на рівень конкуренції на ринку Робіт у рамках розгляду Справи здійснено аналіз суб'єктного складу ринку Робіт та розподіл ринкових часток учасників указанного ринку в період з 2022 року по 8 місяців 2025 року.
- (81) Суб'єктний склад ринку Робіт у період з 2022 року по 8 місяців 2025 року встановлено на основі інформації щодо наявності в суб'єктів господарювання Свідоцтв з урахуванням строків їх чинності, відображених у таблиці 3.
- (82) У свою чергу, ринкові частки учасників ринку Робіт у вказаний період, відображені на рисунку 1, розраховувалися на основі даних щодо кількісних показників обсягів проведених Робіт у натуральному вираженні (од. вагонів)¹⁷, наданих у зазначених у таблиці 2 листах: державного підприємства «Український науково-дослідний інститут вагонобудування» (далі – ДП «УкрНДІВ»); товариства з обмеженою відповідальністю «Науково-виробниче підприємство випробувальний центр «Азовмаштест» (далі – ТОВ «НВП ВЦ «Азовмаштест»); Філії «НДКТІ» АТ «Укрзалізниця»; ТОВ «НВП «Укртранскад»; Українського державного університету науки і технологій (далі – УДУНТ).

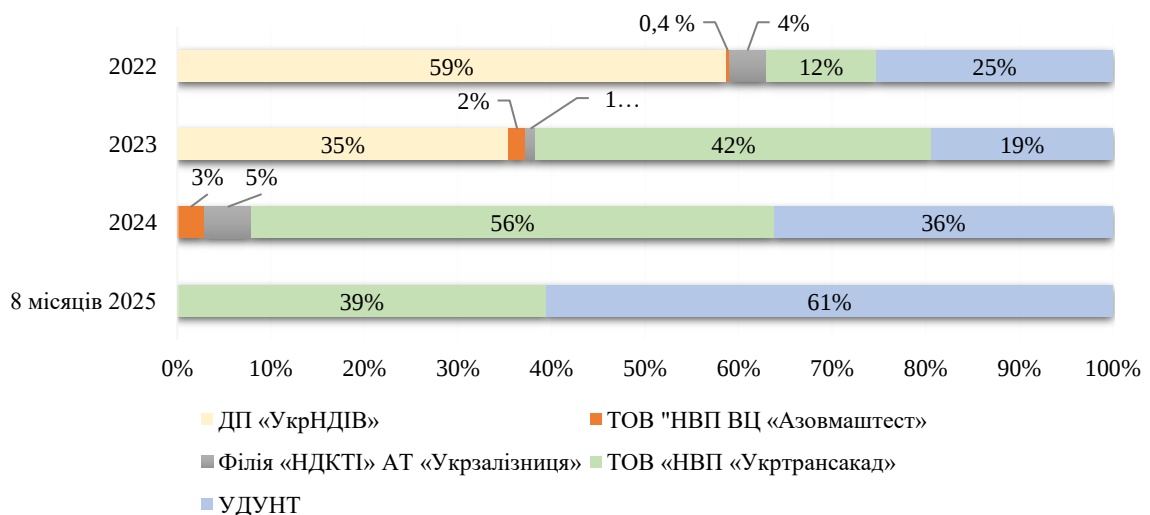


Рисунок 1 – Розподіл ринкових часток учасників ринку Робіт у період з 2022 року по 8 місяців 2025 року

¹⁷Інформацію щодо кількісних показників обсягів проведених Філією «НДКТІ» АТ «Укрзалізниця» Робіт АТ «Укрзалізниця» надало листом від 11.11.2025 № Ц-3-1.5-20/1767н-25 (вх. № 8-09/16097 від 11.11.2025) у відповідь на вимогу органу Комітету від 05.11.2025 № 126-21.1/09-11986е в розрізі суб'єктів господарювання, не пов'язаних із Філією «НДКТІ» АТ «Укрзалізниця» відносинами контролю в розумінні статті 1 Закону.

- (83) Так, у період 2022, 2023 років на ринку Робіт здійснювали діяльність 5 суб'єктів господарювання:

ДП «УкрНДІВ» із частками в розмірі 59 % та 35 % відповідно;
 ТОВ «НВП ВЦ «Азовмаштест» із частками в розмірі 0,4 % та 2 % відповідно;
 Філія «НДКТІ» АТ «Укрзалізниця» із частками в розмірі 4 % та 1 % відповідно;
 ТОВ «НВП «Укртранскад» із частками в розмірі 12 % та 42 % відповідно;
 УДУНТ із частками в розмірі 25 % та 19 % відповідно.

При цьому у 2023 році, а саме 08.09.2023, ДП «УкрНДІВ» вийшло з ринку Робіт через незалежні від нього обставини у зв'язку зі впливом строку дії Свідоцтва та неврегулюванням Мінрозвитку процедури уповноваження організацій на виконання Робіт.

- (84) У 2024 році на ринку Робіт здійснювали діяльність 4 суб'єкти господарювання:

ТОВ «НВП ВЦ «Азовмаштест» із часткою в розмірі 3 %;
 Філія «НДКТІ» АТ «Укрзалізниця» із часткою в розмірі 5 %;
 ТОВ «НВП «Укртранскад» із часткою в розмірі 56 %;
 УДУНТ із часткою в розмірі 36 %.

Водночас 29.03.2024 відбувся вихід ТОВ «НВП ВЦ «Азовмаштест» із ринку Робіт через незалежні від нього обставини у зв'язку зі впливом строку дії Свідоцтва та неврегулюванням Мінрозвитку процедури уповноваження організацій на виконання Робіт.

- (85) У період 8 місяців 2025 року ринок Робіт характеризувався наявністю лише трьох суб'єктів господарювання, уповноважених на виконання Робіт:

Філії «НДКТІ» АТ «Укрзалізниця» (Робіт не здійснювало);
 ТОВ «НВП «Укртранскад» із часткою в розмірі 39 %;
 УДУНТ із часткою в розмірі 61 %.

- (86) На основі даних про частки суб'єктів господарювання на ринку Робіт було розраховано рівень ринкової концентрації за допомогою Індексу ринкової концентрації Герфіндаля-Гіршмана в період з 2023 року (у цей період (08.09.2023) у зв'язку з бездіяльністю Мінрозвитку з ринку Робіт вийшов перший учасник, а саме ДП «УкрНДІВ», про що зазначено в пункті 83 цього рішення) по 8 місяців 2025 року.

- (87) Індекс Герфіндаля-Гіршмана (ННІ, Herfindahl-Hirschman Index) є найбільш узагальнювальним показником, який враховує як чисельність суб'єктів господарювання, так і їх становище на ринку. Крім того, індекс вказує на те, яке місце, частку на певному ринку займають більш дрібні суб'єкти господарювання.

- (88) Розраховується індекс Герфіндаля-Гіршмана як сума квадратів часток (вказаних у відсотках) кожного суб'єкта господарювання (продавця), які діють на цьому ринку, за формулою нижче:

$$HHI = \sum_{i=1}^n P_i^2$$

де P_i – частка на ринку i -го суб'єкта господарювання;

n – кількість суб'єктів господарювання, які діють на цьому ринку.

- (89) Залежно від значення ННІ виокремлюють три типи ступенів концентрації: висококонцентрований ринок, помірно концентрований ринок та низько концентрований ринок. Вони не є офіційно визначеними параметрами, але слугують орієнтовними показниками рівня концентрації на ринку¹⁸, а саме:
- ≤ 1000 – ринок є неконцентрованим;
 - від 1000 до 2000 – ринок є помірно концентрованим;
 - ≥ 2000 (від 2000 до 10000) – ринок є висококонцентрованим.
- (90) За результатами проведених розрахунків встановлено, що індекс ринкової концентрації Герфіндала-Гіршмана для ринку Робіт становив у:
- 2023 році – 3426;
 - 2024 році – 4471;
 - за 8 місяців 2025 року – 5222.
- (91) Наведені дані свідчать, що довготривале неврегулювання Мінрозвитку процедури уповноваження організацій на виконання Робіт призводило до стабільного збільшення рівня ринкової концентрації на ринку Робіт у період з 2023 року по 8 місяців 2025 року та, як наслідок, до зменшення рівня інтенсивності конкуренції на вказаному ринку.
- (92) При цьому 02.09.2025 з ринку Робіт вийшли ще 2 учасники (Філія «НДКТІ» АТ «Укрзалізниця» та ТОВ «НВП «Укртранскад») у зв'язку зі спливом строку дії Свідоцтва та неврегулюванням Мінрозвитку процедури уповноваження організацій на виконання Робіт.
- (93) Отже, з 03.09.2025 на ринку Робіт залишився один учасник, а саме УДУНТ (строк дії Свідоцтва якого спливає 10.09.2026), який внаслідок бездіяльності Мінрозвитку, що полягає у довготривалому неврегулюванні процедури уповноваження організацій на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів, не зазнає жодного конкурентного тиску на ринку Робіт, свідченням чого є те, що в період з 01.09.2025 по 06.11.2025 (тобто за 67 днів) дохід УДУНТ від здійснення Робіт становить 50 % доходу від такої діяльності УДУНТ за період з 01.01.2025 по 31.08.2025 (тобто за 243 дні).
- (94) Враховуючи наведене, довготривале неврегулювання Мінрозвитку процедури уповноваження організацій на виконання Робіт не лише мало наслідком стабільне зменшення інтенсифікації конкурентної взаємодії на ринку Робіт у період з 2023 року по 8 місяців 2025 року, а й призвело до усунення конкуренції на ринку Робіт з 03.09.2025 з неможливістю входу на нього також і потенційних учасників.

5.4. Щодо можливих наслідків усунення конкуренції на ринку Робіт

- (95) За інформацією ДП «УкрНДІВ»¹⁹, після 24.02.2022 будь-які суб'єкти господарювання в Україні втратили можливість отримати Свідоцтва. Вказане стосувалося як суб'єктів господарювання, у яких закінчився термін дії Свідоцтва, так і нових учасників, які планували вийти на ринок Робіт уперше.
- (96) Також ТОВ «НВП ВЦ «Азовмаштест»²⁰ зазначило, що у зв'язку з неможливістю продовження терміну чинності Свідоцтва частина спеціалізованих організацій після закінчення чинності Свідоцтва були вимушені припинити діяльність з технічного діагностування, а вступ нових учасників на ринок Робіт на цей час став неможливим.

¹⁸Рекомендаційні роз'яснення від 27.12.2016 № 49-рр щодо порядку застосування частини першої статті 25 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

¹⁹Лист ДП «УкрНДІВ» від 10.10.2025 № 06-23/648 (вх. № 8-09/14578 від 13.10.2025).

²⁰Лист ТОВ «НВП ВЦ «Азовмаштест» від 09.10.2025 № 165 (вх. № 8-09/13600 від 13.10.2025).

- (97) Згідно з інформацією, одержаною від ТОВ «НВП «Укртранскад»²¹, така ситуація негативно вплинула на розвиток конкуренції, оскільки значна кількість потенційних учасників ринку втратила можливість провадити діяльність. Вказане, у свою чергу, створило загрозу монополізації доступу до робіт через обмежену кількість організацій, а відсутність прозорого механізму фактично зробила ринок «закритим» для нових учасників.
- На думку ТОВ «НВП «Укртранскад», вирішення проблеми можливе лише на рівні Мінрозвитку шляхом впровадження власного державного порядку визначення та допуску спеціалізованих організацій до проведення робіт.
- (98) Крім того, за результатом аналізу інформації, наданої ДП «УкрНДІВ»²², встановлено, що підприємство в результаті втрати можливості проведення Робіт зазнало значних фінансових втрат – майже третину дохідної частини. За плановими розрахунками, орієнтованими на факт отримання чистого доходу від реалізації послуг із технічного діагностування вантажних вагонів за період 01.01.2020 – 07.09.2023, підприємство не отримало 200 – 300 тис. грн доходу щомісячно, тобто за оцінками самого підприємства – близько 8,0 млн грн без ПДВ за 2024, 2025 роки.
- (99) За наданою ТОВ «НВП ВЦ «Азовмаштест»²³ інформацією, після втрати (28.03.2024) можливості проведення Робіт (питома вага яких у відсотковому значенні від чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за період з 01.01.2024 по 28.03.2024 становила 39,20 %) товариство щомісячно втрачає орієнтовно 60 тис. грн.
- (100) Відповідно до отриманої інформації від ТОВ «НВП «Укртранскад»²⁴, за даними бухгалтерського обліку та фінансової звітності ТОВ «НВП «Укртранскад», питома вага Робіт у відсотковому значенні за 2024 рік становить 42,7 % чистого доходу реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) товариства за вказаний рік. При цьому ТОВ «НВП «Укртранскад» зазначило²⁵, що в разі втрати права на виконання Робіт підприємство зазнає зниження доходів, втрати інвестицій в обладнання та можливого скорочення персоналу.
- (101) Крім того, ТОВ «НВП «Укртранскад»²⁶ вказало на те, що правова невизначеність у сфері технічного діагностування вагонів несе ризики не лише для підприємств, а й для держави в цілому. Втрата можливості продовжувати строк служби вантажних вагонів призводить до передчасного виведення їх з експлуатації, що може скоротити доступний вагонний парк України на тисячі одиниць. Зазначене безпосередньо впливає на обсяги перевезень, у тому числі експортних (зернових, металургійних та інших стратегічно важливих вантажів), та створює загрозу зриву міжнародних контрактів.
- (102) Водночас, як зазначено в розділі 4 цього рішення, Наказ № 647, яким затверджено Порядок, втратив чинність 28.10.2025, у зв'язку із чим, на думку Мінрозвитку²⁷, законодавчі підстави щодо здійснення діяльності з продовження строку експлуатації вантажних вагонів відсутні.

²¹Лист ТОВ «НВП «Укртранскад» від 01.10.2025 № 550 (вх. № 8-09/14096 від 01.10.2025).

²²Лист ДП «УкрНДІВ» від 10.10.2025 № 06-23/648 (вх. № 8-09/14578 від 13.10.2025).

²³Лист ТОВ «НВП ВЦ «Азовмаштест» від 09.10.2025 № 165 (вх. № 8-09/13600 від 13.10.2025).

²⁴Лист ТОВ «НВП «Укртранскад» від 12.11.2025 № 571 (вх. № 8-09/16131 від 12.11.2025).

²⁵Лист ТОВ «НВП «Укртранскад» від 01.10.2025 № 550 (вх. № 8-09/14096 від 01.10.2025).

²⁶Лист ТОВ «НВП «Укртранскад» від 01.10.2025 № 550 (вх. № 8-09/14096 від 01.10.2025).

²⁷Лист Мінрозвитку від 07.11.2025 № 29088/18/10-25 (вх. № 6-09/15945 від 07.11.2025).

6. ВИСНОВКИ У СПРАВІ ТА КВАЛІФІКАЦІЯ ДІЙ ВІДПОВІДАЧА

- (103) Згідно із частиною п'ятою статті 4 Закону України «Про захист економічної конкуренції» органи влади, органи місцевого самоврядування, органи адміністративно-господарського управління та контролю зобов'язані сприяти Антимонопольному комітету України у здійсненні його повноважень у сфері підтримки й захисту економічної конкуренції, обмеження монополізму та контролю за додержанням законодавства про захист економічної конкуренції.
- (104) Відповідно до пункту 3 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» антиконкурентні дії органів влади, органів місцевого самоврядування, органів адміністративно-господарського управління та контролю є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.
- (105) Згідно із частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції» антиконкурентними діями органів влади, органів місцевого самоврядування, органів адміністративно-господарського управління та контролю є прийняття будь-яких актів (рішень, наказів, розпоряджень, постанов тощо), надання письмових чи усних вказівок, укладення угод або будь-які інші дії чи бездіяльність органів влади, органів місцевого самоврядування, органів адміністративно-господарського управління та контролю (колегіального органу чи посадової особи), які призвели або можуть призвести до недопущення, усунення, обмеження чи спотворення конкуренції.
- (106) Відповідно до частини третьої статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції» вчинення антиконкурентних дій органів влади, органів місцевого самоврядування, органів адміністративно-господарського управління та контролю забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.
- (107) Відповідно до статті 51 Закону України «Про захист економічної конкуренції» порушення законодавства про захист економічної конкуренції тягне за собою відповідальність, встановлену законом.
- (108) Отже, враховуючи обставини, встановлені під час розгляду Справи, бездіяльність Міністерства розвитку громад та територій України, що полягає в неврегулюванні процедури уповноваження організацій на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів, яка призвела до усунення конкуренції на ринку робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 3 статті 50 та частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді антиконкурентних дій органів влади.

7. ЗАПЕРЕЧЕННЯ ВІДПОВІДАЧА ТА ЇХ СПРОСТУВАННЯ

- (109) Листом Комітету від 08.12.2025 № 126-26.13/09-13058е направлено до Міністерства копію Подання, який Відповідачем отримав за допомогою СЕВ ОБВ 09.12.2025. На Подання Відповідач листом від 17.12.2025 № 33118/18/10-25 (вх. № 6-09/17784 від 17.12.2025) надав свої заперечення та зауваження (далі – Лист), які не спростовують висновків Комітету, викладених у Справі, що вбачається з такого.

7.1. Щодо моменту першої спроби Мінрозвитку врегулювати вказане питання

- (110) У Листі Мінрозвитку зазначило, зокрема, таке: «Наказ Мінрозвитку від 22.01.2024 № 62 «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2021 року № 647» прийнято через 1 рік та 2 місяці з дати набрання чинності Постановою № 1308, а не через 1 рік та 12 місяців, як зазначено у пункті 79 Подання» (пункт 72 цього рішення).

Крім того, дата прийняття наказу Мінрозвитку № 62 (22.01.2024) не може вважатися датою початку фактичної діяльності Мінрозвитку щодо врегулювання зазначеного питання, оскільки процедури розробки та погодження відповідного проєкту наказу відбулись раніше – прийняттям наказу (22.01.2024) передували процеси аналізу чинного законодавства, опрацювання шляхів врегулювання питань, пов'язаних з набранням чинності Постановою № 1308, розробка відповідного нормативно-правового акта та процедура внутрішнього його погодження, а також погодження із заінтересованими органами (проєкт наказу № 62 було надіслано на погодження заінтересованим органам листом Мінрозвитку від 19.12.2023 № 1284/18/63-23)».

- (111) Із цього приводу Комітет зазначає, що наведене вище зауваження Мінрозвитку не спростовує висновків Комітету у Справі та його було враховано при викладенні пункту 72 цього рішення.
- (112) При цьому Комітет наголошує, що процедура розроблення та погодження проєктів нормативно-правових актів не породжує жодних правових наслідків для суб'єктів господарювання чи інших учасників правовідносин. Тобто заходи Мінрозвитку, описані в розділі 5.2 цього рішення, не мали наслідком врегулювання питання процедури уповноваження організацій на виконання Робіт, що, у свою чергу, призвело до поступового виходу учасників із Ринку та усунення конкуренції на ньому.

7.2. Щодо можливості суб'єктів господарювання продовжувати строк дії Свідоцтва та/або отримувати Свідоцтва

- (113) Відповідач у своїх запереченнях звертає увагу на те, що «уповноваження організацій на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів залишилися неврегульованими фактично лише починаючи з 07.12.2023, а не з дати набрання чинності Постановою № 1308 (25.11.2022), як зазначено у пунктах 79, 81, 83 Подання (відповідно пункти 72, 74, 76 цього рішення). Процедури уповноваження організацій на проведення робіт діагностування вантажних вагонів для продовження строку їх експлуатації фактично залишились чинними до 07.12.2023, отже - нові учасники (суб'єкти господарювання) мали можливість вийти на ринок Робіт уперше, та наразі 2 організації, у яких завершився термін дії Свідоцтва (а саме: ТОВ «ІЦ РЕСУРС» - строк дії свідоцтва до 20.03.2022 та ДП «УкрНДІВ» строк дії свідоцтва до 07.09.2023) до 07.12.2023 мали можливість продовжити строк їх дії, проте не скористалися такою можливістю».
- (114) Комітет не погоджується з доводами Мінрозвитку з таких підстав.
- (115) Як зазначено в пункті 67 цього рішення, у зв'язку з прийняттям Постанови № 1308, з 25.11.2022 (дата набрання чинності Постановою № 1308) виникла потреба врегулювання правовідносин, які раніше були регламентовані Угодою, на рівні національних нормативно-правових актів, зокрема в частині визначення процедури уповноваження організацій на виконання Робіт.
- (116) Про вказану потребу, зумовлену прийняттям Постанови № 1308, наголошувало також Мінрозвитку в пояснювальних записках до проєктів наказів, розроблених Мінрозвитку з метою внесення змін до Наказу № 647 та надісланих до Комітету на погодження

листами Мінрозвитку від 19.12.2023 № 1284/18/63-23 (вх. № 6-01/15059 від 20.12.2023) та від 10.07.2025 № 27303/18/14-25 (вх. № 6-01/10664 від 18.07.2025).

- (117) Так, зокрема, відповідно до пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2021 року № 647»²⁸ однією з підстав обґрунтування потреби прийняття акта Мінрозвитку зазначило: *«Крім того, згідно з Порядком діагностичні операції, які спрямовані на продовження строку експлуатації вантажних вагонів, встановлених виробником, проводять спеціалізовані організації, яким Комісією вагонного господарства Ради по залізничному транспорту держав-учасниць Співдружності надано право на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів (далі – Свідоцтво).*

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 22 листопада 2022 року № 1308 «Про вихід з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав» Україна вийшла з Ради по залізничному транспорту держав-учасниць Співдружності, отже у спеціалізованих організацій, у яких на сьогодні строк дії Свідоцтв закінчився, або невдовзі закінчиться, відсутня можливість отримання нового Свідоцтва і виконувати зазначені роботи».

- (118) Крім того, як зазначено в пункті 47 цього рішення, відповідно до наданої Мінрозвитку інформації²⁹ в період з 01.01.2021 до моменту набрання чинності постановою Кабінету Міністрів України від 22.11.2022 № 1308 *«Про вихід з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав»* подання документів для отримання організаціями Свідоцтв, які видавала Комісія Ради, здійснювалося через АТ «Укрзалізниця».

- (119) Водночас у пояснювальній записці до проекту наказу Міністерства розвитку громад та територій України «Про затвердження Змін до Порядку проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств), установленого виробником, строків продовження експлуатації таких вагонів»³⁰ Мінрозвитку наголошує: *«Відповідно до пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України від 22 листопада 2022 року № 1308 «Про вихід з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав» передбачено вихід з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав, вчиненої 14 лютого 1992 року в м. Мінську.*

До прийняття вищезазначеної постанови Кабінету Міністрів України, Угода, Протокол та Рішення визначали організаційні засади, юридичні аспекти та зобов'язання Ради щодо залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності (далі – Рада).

Місце розташування керівних органів Ради – м. москва (російська федерація). Участь України в Раді передбачала постійний інформаційний обмін між інформаційними системами залізниць України та росії.

²⁸Надіслано на погодження до Комітету листом Мінрозвитку від 19.12.2023 № 1284/18/63-23 (вх. № 6-01/15059 від 20.12.2023).

²⁹Лист Мінрозвитку від 21.11.2025 № 30501/18/10-25 (вх. № 6-09/16599 від 24.11.2025).

³⁰Надіслано на погодження до Комітету листом Мінрозвитку від 10.07.2025 № 27303/18/14-25 (вх. № 6-01/10664 від 18.07.2025).

З метою унеможливлення отримання країною-агресором інформації щодо залізничних перевезень в Україні з 24 лютого 2022 року співпрацю з Радою та взаємообмін інформацією в рамках існуючих інформаційних систем було повністю припинено».

- (120) Також відповідно до аналізу Мінрозвитку регуляторного впливу проєкту наказу Міністерства розвитку громад та територій України «Про затвердження Змін до Порядку проведення комплексу діагностичних, ремонтних та реєстраційних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (крім вантажних вагонів підприємств технологічного залізничного транспорту, що призначені для переміщення вантажів у виробничих цілях в межах території таких підприємств), установленого виробником, строків продовження експлуатації таких вагонів» від 30.07.2025 № 28405/18/14-25³¹: *«З метою унеможливлення отримання країною-агресором інформації щодо залізничних перевезень в Україні з 24 лютого 2022 року співпрацю з Радою та взаємообмін інформацією в рамках існуючих інформаційних систем було повністю припинено. Це призвело до необхідності у найкоротші строки створення власної системи продовження строку служби вантажних вагонів».*
- (121) Крім того, зазначене підтверджується інформацією, отриманою від опитаних учасників Ринку.
- (122) Так, ДП «УкрНДІВ» повідомило³²: *«Після 24.02.2022 будь-які суб'єкти господарювання в Україні втратили можливість отримати свідоцтва на право проведення технічного діагностування вантажних вагонів з метою продовження їх експлуатації. Це стосувалось як суб'єктів господарювання, у яких закінчився термін дії свідоцтва, так і нових учасників, які планували вийти на цей Ринок уперше. Відсутність в Україні єдиного порядку проведення комплексу діагностичних операцій, спрямованих на продовження строку експлуатації вантажних вагонів (особливо в умовах воєнного стану)»;*
- «З 24.02.2022 р виникли бар'єри вступу нових учасників на Ринок, з початком повномасштабного вторгнення та виходу України з Ради по залізничному транспорту держав-учасниць Співдружності, що унеможливило отримання українськими організаціями відповідного Свідоцтва»;*
- «Для ДП «УкрНДІВ» проблеми почалися після закінчення терміну чинності Свідоцтва (з 08 вересня 2023 року). Підприємство втратило можливість проведення таких робіт, та не могло поновити дозвільні документи у зв'язку з відсутністю в Україні нормативного документа, який встановлював би процедуру та порядок поновлення/отримання дозвільного документа для вітчизняних підприємств».*
- (123) Наведена вище інформація вказує на неможливість ДП «УкрНДІВ» продовжити право на виконання Робіт шляхом продовження строку наявного Сертифіката та/або отримання нового з початком введення воєнного стану в Україні у зв'язку з військовою агресією російської федерації проти України. Водночас, починаючи з дати закінчення строку дії Сертифіката вказаного підприємства – 08.09.2023, ДП «УкрНДІВ» втратило можливість проведення Робіт.
- (124) Крім того, ДП «УкрНДІВ», починаючи з 26.05.2023, неодноразово зверталося до центральних органів виконавчої влади, у тому числі до Мінрозвитку, листами від 26.05.2023 № 06-23/392, від 16.06.2023 № 06-23/448, від 03.07.2023 № 06-23/488, від 19.07.2023 № 06-23/558, від 31.08.2023 № 06-23/705, а також до АТ «Укрзалізниця» з метою врегулювання механізму продовження строку дії Сертифікатів або вирішення

³¹Доступно за посиланням <https://mindev.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/arv-2807-1.pdf>

³²Лист ДП «УкрНДІВ» від 10.10.2025 № 06-23/648 (вх. № 8-09/14578 від 13.10.2025).

зазначеного питання шляхом внесення змін до розпорядчих документів та/або нормативно-правових актів.

- (125) Однак за результатами зазначених звернень ДП «УкрНДІВ» відповіді, яка б забезпечила врегулювання порушеного питання (або повідомлення ДП «УкрНДІВ» про наявність можливості, як вважає Мінрозвитку, продовження строку дії Свідоцтва), у період до 07.12.2023 ДП «УкрНДІВ» не надало. Отже, закінчення строку дії Сертифіката ДП «УкрНДІВ» та відсутність врегулювання процедури уповноваження організацій на виконання Робіт на рівні національного законодавства зумовили вихід підприємства з ринку Робіт 08.09.2023 (пункт 83 цього рішення).
- (126) Також, за інформацією ТОВ «НВП ВЦ «Азовмаштест»³³, *«після початку агресії рф стало неможливо продовжувати термін чинності Свідоцтво Ради, одержаного раніше, з наступних причин:*
- Комісія Ради та Дирекція Ради знаходяться у місті москва;
 - Постановою КМУ від 22.11.2022 За №1308 прийнято рішення про вихід з Угоди про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав».
- (127) Згідно з інформацією³⁴, яку надало ТОВ «НВП «Укртранскад», вступ нових учасників з 22.11.2022 по цей час є неможливим.
- (128) З огляду на викладене твердження Мінрозвитку про можливість суб'єктів господарювання отримати та/або продовжити строк дії Сертифікатів за визначеною Наказом № 647 процедурою до 07.12.2023 спростовується наведеною вище офіційною позицією Мінрозвитку, відображеною в пояснювальних записках та аналізі регуляторного впливу до проектів наказів, розроблених Мінрозвитку з метою внесення змін до Наказу № 647, а також інформацією від опитаних учасників Ринку (які діяли на ньому в період 2021–2025 років).
- (129) Отже, наведене вище вказує на те, що фактична можливість суб'єктами господарювання продовження строку дії Сертифікатів та/або отримання Сертифікатів припинила існувати з 24.02.2022 у зв'язку з тим, що співпрацю з Радою та взаємообмін в рамках наявних інформаційних систем було повністю припинено з 24.02.2022.
- (130) Отже, набрання чинності Постановою № 1308 слугувало підставою для обов'язку Мінрозвитку врегулювати вказану вище ситуацію, яка фактично виникла на Ринку, починаючи з 24.02.2022.

7.3. Щодо інформації від учасників Ринку про наслідки втрати можливості продовжувати строк експлуатації вантажних вагонів

- (131) У Листі Мінрозвитку зазначає, що *«інформація щодо фінансових втрат підприємств від непровадження діяльності з технічного діагностування вантажних вагонів є їх суб'єктивною оцінкою, оскільки не підтверджена відповідними фінансовими розрахунками».*

Також інформація, зазначена в пункті 109 Подання (пункт 101 цього рішення) (щодо можливого скорочення доступного вагонного парку України внаслідок втрати можливості продовжувати строк експлуатації вантажних вагонів), на думку Мінрозвитку, *«є суб'єктивною та протирічить інформації, що міститься у зверненнях АТ «Укрзалізниця» та ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» щодо доцільності скасування продовження строку служби вантажних вагонів через наявний на ринку*

³³ Лист ТОВ «НВП ВЦ «Азовмаштест» від 09.10.2025 № 165 (вх. № 8-09/13600 від 13.10.2025).

³⁴ Лист ТОВ «НВП «Укртранскад» від 01.10.2025 № 550 (вх. № 8-09/14096 від 01.10.2025).

залізничних перевезень профіцит вантажних вагонів, необхідності оновлення парку вагонів а також відродження вагонобудівної галузі України».

- (132) У зв'язку із цим Комітет зазначає, що відповідно до абзацу другої частини другої статті 35 Закону при розгляді справи про порушення законодавства про захист економічної конкуренції органи Комітету збирають та аналізують документи, висновки експертів, пояснення осіб, іншу інформацію, що є доказом у справі, та приймають рішення у справі в межах своїх повноважень.
- (133) Доказами у справі відповідно до частини першої статті 41 Закону можуть бути будь-які фактичні дані, які дають можливість встановити наявності або відсутності порушення. Ці дані встановлюються такими засобами: поясненнями сторін і третіх осіб, поясненнями службових осіб та громадян, письмовими доказами, речовими доказами і висновками експертів.
- (134) Водночас зазначена в пункті 109 Подання (пункт 101 цього рішення) інформація, як і відомості щодо можливих фінансових втрат підприємств від неспроможності діяльності з технічного діагностування вантажних вагонів, ґрунтується на інформації та поясненнях, наданих суб'єктами господарювання в рамках збору та аналізу доказів у Справі органом Комітету.
- (135) Такі відомості отримані в порядку, передбаченому абзацом другим частини другої статті 35 і статтею 41 Закону України «Про захист економічної конкуренції», та розглядаються органом Комітету як пояснення учасників Ринку й інша інформація, що підлягає оцінці в сукупності з іншими доказами у Справі.
- (136) Крім того, щодо профіциту вантажних вагонів Комітет наголошує, що відповідно до пояснювальної записки до проекту наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2021 року № 647» від 19.12.2023 № 1284/18/63-23 однією з підстав обґрунтування необхідності прийняття акта Мінрозвитку зазначило таке: «В Україні кількість вагонів приватного парку, у яких закінчення терміну служби вантажних вагонів згідно отриманих технічних рішень перевищує граничний строк їх експлуатації відповідно до Наказу № 647, становить загалом 15 402 вагони (в період з 2022 по 2037 роки). Вилучення з обігу такої кількості вантажних вагонів може призвести до унеможливлення забезпечення сталих перевезень залізничним транспортом вантажів, у тому числі й воєнного призначення».
- (137) Також у пояснювальній записці до проекту Закону України «Про систему та особливості функціонування ринку залізничного транспорту України» (zareestrovano u Verkhovnij Radі Ukraїni 21.10.2024 za № 12142)³⁵, розробленого Мінрозвитку, зокрема, вказувалось, що «наразі залізничний транспорт характеризується тенденцією до падіння обсягів перевезень, зниженням швидкості доставки та обробки вантажів, що пов'язано з відсутністю конкуренції, недосконалістю технічної політики, державного управління, значним ступенем зносу залізничного рухомого складу та його дефіцитом».
- (138) Отже, заперечення та зауваження, надані Мінрозвитку в Листі, у цій частині спростовуються наведеною вище інформацією.
- (139) Додатково Комітет звертає увагу на те, що наведені в розділі 5.4 цього рішення можливі наслідки усунення конкуренції на ринку Робіт не впливають на висновки Комітету щодо вчинення Мінрозвитку порушення, передбаченого пунктом 3 статті 50 та частиною першою статті 15 Закону, оскільки описаний у розділі 5.4 цього рішення можливий негативний вплив від усунення конкуренції на Ринку на фінансовий стан

³⁵Доступно за посиланням <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/45100>

учасників Ринку та відповідні галузі економіки є можливим наслідком бездіяльності Мінрозвитку, що призвела до усунення конкуренції на Ринку, яка, у свою чергу, утворює склад порушення законодавства про захист економічної конкуренції.

7.4. *Щодо розробки Мінрозвитку проєкту Закону України «Про безпеку руху та інтероперабельність залізничного транспорту України»*

- (140) Також у своєму Листі Мінрозвитку повідомляє про розроблений Мінрозвитку проєкт Закону України «Про безпеку руху та інтероперабельність залізничного транспорту України» (zareestrovaniy u Verkhovniy Radi Ukraini 31.10.2025 za № 14174), яким передбачено розроблення Порядку продовження строку служби (експлуатації) рухомого складу, затвердженого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері залізничного транспорту. За інформацією Мінрозвитку в Листі, *«після прийняття Закону України «Про безпеку руху та інтероперабельність залізничного транспорту України» Мінрозвитку забезпечить розробку зазначених вище Порядків»*.
- (141) У зв'язку з наведеним Комітет зазначає, що розроблений Мінрозвитку проєкт Закону України «Про безпеку руху та інтероперабельність залізничного транспорту України» наразі не прийнятий Верховною Радою України, а отже, залишається проєктом, який не має юридично обов'язкової сили, оскільки, з урахуванням статей 91 та 94 Конституції України, закон набирає статусу нормативно-правового акта лише після його прийняття Верховною Радою України (у порядку, визначеному Законом України «Про Регламент Верховної Ради України»), підписання Президентом України та офіційного оприлюднення.
- (142) Так, постановою Верховної Ради України від 17.12.2025 № 4724-IX проєкт Закону України «Про безпеку руху та інтероперабельність залізничного транспорту України» (реєстр. № 14174), поданий Кабінетом Міністрів України, прийнято за основу.
- (143) Отже, до моменту завершення зазначеної законодавчої процедури положення вказаного проєкту закону не породжують жодних правових наслідків, не встановлюють прав та обов'язків для суб'єктів правовідносин і не можуть бути підставою для регулювання порядку продовження строку служби (експлуатації) рухомого складу.
- (144) Враховуючи наведене, викладені Мінрозвитку в Листі заперечення, зауваження та інша інформація, які відображені в розділах 7.2, 7.3 та 7.4 цього рішення, не спростовують висновків Комітету у Справі про вчинення Мінрозвитку порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 3 статті 50 та частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді бездіяльності, що полягає в неврегулюванні процедури уповноваження організацій на виконання Робіт, яка призвела до усунення конкуренції на Ринку.

8. ОСТАТОЧНІ ВИСНОВКИ У СПРАВІ

- (145) Отже, доказами, зібраними у справі № 126-26.13/153-25, доведено, що бездіяльність Міністерства розвитку громад та територій України, яка полягає в неврегулюванні процедури уповноваження організацій на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 3 статті 50 та частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді антиконкурентних дій органу влади, які призвели до усунення конкуренції.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 48 і 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції та пунктом 4 розділу VIII Порядку розгляду Антимонопольним комітетом України та його

територіальними відділеннями заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року № 5, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 6 травня 1994 року за № 90/299 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року № 169-р) (зі змінами), Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що Міністерство розвитку громад та територій України вчинило порушення, передбачене пунктом 3 статті 50 та частиною першою статті 15 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді бездіяльності, що полягає в неврегулюванні процедури уповноваження організацій на виконання робіт із технічного діагностування для продовження строку експлуатації вантажних вагонів, яка призвела до усунення конкуренції.

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

Голова Комітету

Павло КИРИЛЕНКО