



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РЕКОМЕНДАЦІЇ

26 березня 2020 р.

Київ

№ 9-рк

Акціонерне товариство  
«Українська залізниця»

Про запобігання порушенням  
законодавства про захист  
економічної конкуренції

Дії акціонерного товариства «Українська залізниця», які полягають у впровадженні з 01.04.2020 нового Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, окремі умови якого можуть призвести до ущемлення інтересів замовників послуг, за наявності ознак монопольного (домінуючого) становища акціонерного товариства «Українська залізниця» на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, можуть містити ознаки порушення, передбаченого частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, що може призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, були б неможливими за умов існування значної конкуренції на цьому ринку.

Акціонерному товариству «Українська залізниця» надано обов'язкові для розгляду рекомендації:

1. Утриматись від впровадження з 01.04.2020 нового Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, окремі умови якого, за наявності ознак монопольного (домінуючого) становища акціонерного товариства «Українська залізниця» на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, можуть призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, що було б неможливим за умов існування значної конкуренції на цьому ринку.

2. Продовжити строк дії чинного Договору про надання послуг до моменту завершення доопрацювання нової редакції Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом з урахуванням зауважень та пропозицій до окремих його умов, наданих операторами ринку вантажних перевезень.

Антимонопольний комітет України, розглянувши подання відділу ринків транспорту Департаменту досліджень і розслідувань ринків невиробничої сфери від \_\_\_ березня 2020 року № 130-01/\_\_\_\_\_ -п,

### **ВСТАНОВИВ:**

- (1) Антимонопольним комітетом України (далі – Комітет) розглянуто заяви Об'єднання підприємств «Укрметалургпром» від 10.03.2020 № 8-01/78-АМ, Американської торгівельної палати в Україні та компаній-членів від 11.03.2020 № 8-01/3230, товариства з обмеженою відповідальністю «Васищевський завод рослинних олій» від 19.03.2020 № 8-01/91-АМ, Української асоціації виробників феросплавів та іншої електрометалургійної продукції від 23.03.2020 № 8-01/3669, Європейської Бізнес Асоціації від 23.03.2020 № 8-01/3667 та акціонерного товариства «Дніпроазот» від 24.03.2020 № 8-01/98-АМ (далі – Заявники) щодо запобігання порушенню акціонерним товариством «Українська залізниця» (далі – АТ «Укрзалізниця») законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, яке полягає у впровадженні з 01 квітня 2020 року нового Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом (далі – Договір).

### **1. СУБ'ЄКТ ГОСПОДАРЮВАННЯ, ДІЯЛЬНІСТЬ ЯКОГО КВАЛІФІКУЄТЬСЯ**

- (2) Відповідно до відомостей з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань АТ «Укрзалізниця» зареєстровано 21.10.2015 за № 10701340000060039, ідентифікаційний код 40075815, місцезнаходження: 03680, м. Київ, вул. Тверська, 5.
- (3) Згідно зі Статутом акціонерного товариства «Українська залізниця», затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 735 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 31.10.2018 № 938) (далі – Статут), АТ «Укрзалізниця» є юридичною особою, утворене відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», постанови Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».
- (4) Товариство утворене як акціонерне товариство, 100 відсотків акцій якого закріплюються в державній власності, на базі Укрзалізниці, а також підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які реорганізовано шляхом злиття, згідно з додатком 1 до постанови Кабінету Міністрів України від 25.06.2014 № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Укрзалізниці та підприємств залізничного транспорту.
- (5) Відповідно до пункту 13 Статуту Товариство набуває статусу юридичної особи з дня його державної реєстрації в установленому законом порядку.
- (6) Згідно з пунктом 14 Статуту Товариство має цивільні права та обов'язки, у своїй діяльності керується Конституцією і законами України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України, іншими нормативно-правовими актами, цим Статутом та внутрішніми документами товариства, прийнятими відповідно до цього Статуту.
- (7) Пунктом 20 Статуту визначено, що АТ «Укрзалізниця» діє на принципах повної господарської самостійності і самоокупності, несе відповідальність за наслідки своєї господарської діяльності та виконання зобов'язань.

- (8) У пункті 26 Статуту вказано, що засновником Товариства є держава в особі Кабінету Міністрів України. При цьому, відповідно до пункту 55 Статуту, Вищим органом товариства є загальні збори. Функції загальних зборів виконує Кабінет Міністрів України.
- (9) Отже, відповідно до статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» АТ «Укрзалізниця» є суб'єктом господарювання.

## 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ

- (10) Відповідно до частини першої статті 1 Закону України «Про залізничний транспорт» (далі – Закон) залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо, а залізниця – відокремлений підрозділ акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування, утвореного відповідно до Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», який здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні залізничної мережі.
- (11) Згідно зі статтею 4 Закону управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця».
- (12) Відповідно до статті 8 Закону перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень. Умови та порядок організації перевезень, у тому числі в прямому змішаному сполученні, за участю залізничного та інших видів транспорту, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються Статутом залізниць України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.
- (13) Статтею 5 Закону України «Про природні монополії» регулюється діяльність суб'єктів природних монополій, зокрема, у сфері користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування.
- (14) Згідно з Технічним регламентом безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 494, інфраструктура залізничного транспорту – технологічний комплекс, що включає залізничні колії загального користування (в тому числі під'їзні колії), інженерні споруди (мости, тунелі, віадуки тощо), електричні мережі, тягові підстанції та інші пристрої технологічного електропостачання, контактну мережу, системи сигналізації, централізації, блокування, зв'язку і телекомунікацій, інформаційні комплекси та системи управління рухом поїздів, шляхи доступу пасажирів та вантажів до елементів інфраструктури, захисні лісонасадження, локомотивні і вагонні депо, пункти технічного обслуговування вагонів, вокзали, а також інші будівлі, споруди, пристрої та обладнання, що забезпечують функціонування такого комплексу та використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом.
- (15) До складу інфраструктури залізничного транспорту не входить залізнична інфраструктура, якою володіє суб'єкт господарювання і використовує її виключно для

власних потреб, та на якій працює рухомий склад залізничного транспорту, що не має права виходу на інфраструктуру залізничного транспорту.

- (16) Отже, інфраструктура залізничного транспорту законодавчо закріплена за АТ «Укрзалізниця», і на ринку послуг з надання в користування інфраструктури залізничного транспорту АТ «Укрзалізниця» є суб'єктом природної монополії.
- (17) Статтею 6 Закону України «Про природні монополії» суміжними з природними монополіями ринками, що регулюються відповідно до цього Закону, визначено, зокрема, внутрішні та міжнародні перевезення вантажів залізничним транспортом.
- (18) Отже, товарними межами ринку є перевезення вантажів залізничним транспортом.
- (19) При цьому географічними межами ринку є територія України, тобто ринок є загальнодержавним. Дослідження, зокрема, ринку перевезення вантажів залізничним транспортом було проведено Комітетом у часових межах 01.01.2017 – 28.12.2018, що відображено у Звіті про результати дослідження ринку перевезення вантажів залізничним транспортом за 2017-2018 роки, схваленому Комітетом 17.01.2019 (протокол № 2).
- (20) Відповідно до зазначеного Звіту АТ «Укрзалізниця» є єдиним суб'єктом господарювання, який протягом 2017 – 2018 років діяв на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України й займав на цьому ринку монопольне (домінуюче) становище із часткою 100 відсотків.
- (21) Оскільки становище АТ «Укрзалізниця» визначається законодавчо, а із січня 2019 року по теперішній час зміни до чинних нормативно-правових актів у цій частині не вносились, підстави для зміни становища АТ «Укрзалізниця» на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України на момент написання цього подання відсутні.
- (22) АТ «Укрзалізниця»:
- будучи суб'єктом природної монополії на ринку надання в користування інфраструктури залізничного транспорту,
  - отримавши законодавчо визначені повноваження з управління процесом перевезень у внутрішньому й міжнародному сполученнях (диспетчеризації) та
  - займаючи монопольне (домінуюче) становище на ринку надання послуг магістральних вантажних локомотивів, може визначати умови обороту товарів на ринку надання в користування вагонів та безпосередньо визначає можливість допуску вагонів інших учасників ринку до своєї інфраструктури, тобто **має значну (суттєву) ринкову владу й можливість впливати на ринок надання в користування вагонів** на етапі укладання договору між оператором рухомого залізничного складу та залізницею для організації процесу перевезення вантажів та на процес перевезення вантажів.

### **3. ОБСТАВИНИ, ЯКІ МОЖУТЬ ПРИЗВЕСТИ ДО ПОРУШЕНЬ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ЗАХИСТ ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ**

- (23) Відповідно до пункту 17 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457 (далі – Статут залізниць), перевезення вантажів залізничним транспортом організуються на договірних засадах. Форма договору про організацію перевезень вантажів встановлюється Правилами перевезення вантажів.

- (24) При цьому, згідно з пунктом 5 Статуту залізниць, нормативні документи, що визначають, зокрема, порядок і умови перевезень, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.
- (25) Згідно з інформацією, розміщеною 20.02.2020 на сайті філії «Центр транспортної логістики» АТ «Укрзалізниця», АТ «Укрзалізниця» розпочинає нову договірну кампанію з укладення договорів про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом (далі – договори), які вводяться в дію з 01.04.2020.  
З текстом договору можна ознайомитися на сайті: Договір про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом.  
Для зручності замовників та прискорення реєстрації нового договору в автоматизованих системах АТ «Укрзалізниця», на базі АС «Клієнт-УЗ» буде реалізована можливість надання заяви про прийняття в цілому пропозиції (акцепт) укладення договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом шляхом накладання кваліфікованого електронного підпису (КЕП).  
Детальний порядок підписання договорів буде оголошено додатково.  
Дію договорів про надання послуг буде припинено 31.03.2020 (включно).
- (26) Заявники стверджують, що зазначений Договір ставить контрагентів у гірше становище, ніж вони повинні були б мати відповідно до положень чинного законодавства. Такі дії не були б можливими за умов існування значної конкуренції на ринку, а отже, містять ознаки порушення у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом. Зокрема, Заявники вбачають ущемлення свої інтересів у наступних положеннях Договору.
- (27) Відповідно до пункту 1.7 Договору, Договір укладається шляхом надання Перевізником пропозиції укласти Договір (оферти) і прийняття в цілому пропозиції (акцепту) другою стороною. Приймаючи пропозицію укласти Договір, друга сторона засвідчує, що ознайомилась та згодна з усіма умовами Договору.
- (28) У цьому випадку АТ «Укрзалізниця» наполягає на підписанні договору в редакції однієї Сторони (Перевізника) і не дає змоги другій Стороні (Замовнику) протистояти або висловити свою думку щодо умов договору. Але Договір – це домовленість двох (або більше) Сторін, яка спрямована на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків.
- (29) Згідно з Договором, при розрахунку плати за користування вагонами використовується коефіцієнт Тдод (додатково оплачувані Замовником кількість діб за використання вагонів), які додатково додаються до терміну використання вагонів при навантаженому та порожньому пробігу. Фактично це додаткові 2 доби до оплачуваного терміну використання вагонів.
- (30) На думку Заявників, потрібно чітко розмежувати зону відповідальності за перевізний процес: Замовник – час для вантажних операцій; АТ «Укрзалізниця» – строк доставки.
- (31) Також АТ «Укрзалізниця» при здвоєних операціях враховує плату за «другий порожній» пробіг, але фактично при здвоєній операції порожній вагон на навантаження не подається, при цьому АТ «Укрзалізниця» стягує плату за послугу, яку не надає. Фактично залишення цієї норми буде підвищувати операційну неефективність АТ «Укрзалізниця» за рахунок відмови вантажовласників від здвоєних операцій як більш дорогих.
- (32) При розрахунку терміну доставки вантажів округлення терміну використання вагонів тільки в більшу сторону до повних діб. Це фактичне збільшення плати за використання вагонів на 1-2 доби.

- (33) Крім того, АТ «Укрзалізниця» включено до Договору норму про те, що плата за користування вагонами нараховується і сплачується Замовником в разі їх затримки при перевезенні з незалежних від перевізника причин, , у тому числі на підходах до станції призначення.

Тобто, як стверджують Заявники, АТ «Укрзалізниця» знімає із себе відповідальність за простої і хоче перекласти такі витрати на Замовника послуги, навіть якщо Замовник не впливає на затримку доставки вантажів.

- (34) Особливу увагу заінтересовані суб'єкти господарювання звертають на наведені в розділі 2 Договору окремі обов'язки Замовника, які на нього покладає АТ «Укрзалізниця», що спричиняє виникнення додаткових зобов'язань та відповідальності та може призвести до ущемлення інтересів Замовника, зокрема:

пункт 2.1.7 – Відшкодовувати Перевізнику витрати, пов'язані із затримками вагонів, контейнерів і вантажів з причин, що не залежать від Перевізника, які виникли на станціях залізниць України, зокрема з наступних причин: неправильне оформлення відправниками перевізних документів; недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших правил чи невірне їх оформлення; перевірка вантажів (маси вантажу) митними та іншими державними органами контролю; недотримання технічних умов розміщення та кріплення вантажів; недостатність грошових коштів та закриття коду платника; інші причини. Також нести відповідальність за затримки вантажів на підходах до станції призначення та здійснювати оплату платежів, пов'язаних з цими затримками. Оплата вказаних послуг здійснюється шляхом списання з сум внесеної передоплати за кодом платника;

пункт 2.1.9 – Підписувати не пізніше наступного календарного дня від дня надання послуг накопичувальні картки зборів за роботи (послуги) та штрафів, пов'язаних з перевезенням вантажів (вантажобагажу) форми ФДУ-92, відомості плати за користування вагонами форми ГУ-46, відомості плати за користування контейнерами форми ГУ-46к, відомості плати за подавання, забирання вагонів та маневрову роботу форми ГУ-46а. А у випадку оформлення вказаних вище документів в паперовій формі на вимогу Замовника – підписувати та надавати Перевізнику не пізніше одного календарного дня від такої його вимоги;

пункт 2.1.12 – Виконувати усі юридичні дії, пов'язані з виконанням укладених договорів на підставі п. 2.2.1 Договору, нести відповідальність за дії / бездіяльність третіх осіб, з якими укладено такі договори;

пункт 2.1.16 – Приймати подані за заявкою Замовника вагони. Відмова Замовника від прийняття вагонів допускається лише у випадках, якщо виключається можливість використання Замовником вагонів під перевезення вантажу внаслідок їх технічної або комерційної непридатності, на підставі відповідних документів (форм ГУ-23, ВУ-23).

Якщо подання Замовнику на його замовлення порожніх вагонів затримується з його вини, з нього стягується плата за користування власними вагонами Перевізника, встановлена в п. 3.4 Договору, за весь час затримки вагонів на станції призначення. Якщо Замовник заявить про відмову від цих вагонів, плата за час затримки нараховується до моменту одержання відмови.

У випадку відмови Замовника від замовлених власних вагонів Перевізника, Замовник зобов'язаний письмово повідомити станцію навантаження та філію «Центр транспортної логістики» АТ «Укрзалізниця» про таку відмову та сплатити плату за пробіг цих вагонів від станції, з якої вони були відправлені, до станції навантаження;

пункт 2.1.19.5 – Надавати на погодження Перевізнику необхідні документи для проведення поточного ремонту власного вагона Перевізника за межами України

упродовж 7 робочих днів з дати одержання повідомлення від Перевізника про затримку вагона за межами України через технічну несправність;

пункт 2.1.19.6 – За письмовим погодженням (згідно з п. 2.3.9 Договору) організовувати усунення поточних технічних несправностей власних вагонів Перевізника, які виникли в процесі експлуатації на території інших держав, шляхом укладання відповідних договорів на організацію здійснення ремонтів з іншими юридичними особами. При цьому Замовник повинен погодити з Перевізником вартість організації проведення вищевказаних ремонтів (витрат, пов'язаних з ремонтом), у т. ч.: вартість ремонту вагонів, витрати, понесені Замовником при оплаті витрат юридичної особи, яка має організувати здійснення ремонту вагонів, вартість валютного переводу коштів, покупки валюти та курсової різниці, тарифу за перевезення вагонів у ремонт та пов'язаних із цим додаткових зборів та інші витрати Замовника...;

пункт 2.1.19.7 – Щомісяця та на вимогу письмово повідомляти Перевізника про місцезнаходження власного вагона Перевізника, операції, що проводяться з вагоном. Після проведення ремонту за межами України Замовник зобов'язаний невідкладно організувати та повернути вагон в країну-власницю, у т. ч. здійснити оформлення необхідних документів для повернення таких вагонів.

- (35) При цьому обов'язки Перевізника, наведені в таких пунктах Договору:
- 2.3.1 – Розглядати надані Замовником місячні та додаткові замовлення на перевезення вантажів, інші замовлення (далі – замовлення на перевезення вантажів). Узгоджувати надані Замовником замовлення на перевезення вантажів у вагонах Замовника;
- 2.3.7 – Надавати власні вагони Перевізника в технічно справному стані для виконання вантажних операцій Замовником,  
**не досить чітко визначені та не передбачають відповідальності Перевізника за неузгодження заявок та надання вагонів у комерційно непридатному стані.**
- (36) Відтак АТ «Укрзалізниця» має право відмовити або призупинити виконання послуг за раніше узгодженим планом перевезення вантажів при оголошенні заборон або обмежень у русі (пункт 2.4.1 Договору) та відмовити в узгодженні заявки на перевезення за відсутності технічної або технологічної можливості (пункт 2.4.2 Договору), а також отримати від Замовника відшкодування збитків (витрат), передбачених у п. 2.1.17 Договору, відшкодування вартості вагона, якщо останній не повернуто з під'їзної колії або на територію України упродовж 6 місяців від дня перетину кордону України... (пункт 2.4.4 Договору) **за відсутності аналогічних обов'язків Перевізника.**
- (37) Стосовно відповідальності Сторін, передбаченої у розділі 5 Договору, слід зазначити, що вона встановлена лише для Замовників, зокрема:
- пункт 5.5 – У випадку не очищення власних вагонів Перевізника, після вивантаження Замовник послуг сплачує штраф у розмірі 1 500 грн за кожен такий вагон, а всіх інших вагонів після вивантаження – відповідно до ст. 123 Статуту залізниць України;
- пункт 5.6 – Замовник відповідає за правильність оформлення перевізних документів, відмову від наданих Перевізником вагонів, відсутність одержувача у місці призначення.
- (38) Також, на думку Заявників, було б доречно доповнити розділ 5 Договору таким пунктом – «За несвоєчасну доставку вантажів у вагонах та порожніх власних вагонів Перевізник сплачує штраф (неустойку) відповідно до пункту 116 Статуту залізниць України. При обчисленні нормативного та фактичного термінів доставки, а також простроченні доставки, кожна неповна доба приймається з округленням до повної доби, а провізна плата за перевезення – у розмірі, якою Замовник сплачує за накладною».

- (39) Крім зазначеного, Заявники вважають, що плата за користування власними вагонами Перевізника під час виконання вантажних операцій, яку в пункті 3.4.1 Договору пропонується визначати за кожен вагон відповідного типу за формулою:  
$$\text{Пвик} = (\text{Спл} / 24) \times \text{тгод} \times \text{км}$$
, жорстко регламентується Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги і не може переглядатися в рамках дерегуляції вагонної складової залізничного тарифу.
- (40) У той же час пунктом 14 Правил користування вагонами і контейнерами, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 25.02.1999 № 113, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 15 березня 1999 р. за № 165/3458, встановлено, що розмір плати за користування вагонами і контейнерами залежно від часу користування встановлюється згідно з чинним законодавством.
- (41) Так, згідно з пунктом 1 розділу V «Ставки плати за користування вагонами і контейнерами перевізника» Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України та пов'язані з ним послуги, затвердженого наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 26.03.2009 № 317, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 15.04.2009 за № 340/16356 (зі змінами) (далі – Збірник), ставки плати за користування вагонами перевізника України залежно від часу користування і кількості операцій, що виконуються (навантаження, вивантаження) з вагонами, наведені в табл. 1 Збірника.
- (42) Разом із тим Заявники повідомляють про те, що з моменту звернення до Комітету АТ «Укрзалізниця» не лише не вчинило жодних дій, спрямованих на недопущення порушення законодавства про захист економічної конкуренції, але й прийняло ряд рішень, пов'язаних з укладенням нового Договору, які ще більше ущемляють інтереси Заявників, про що зазначено нижче.
- (43) Відповідно до пункту 1.4 Правил планування перевезень вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 9 грудня 2002 року № 873 (далі – Правила), передача замовлень на перевезення вантажів відправниками та їх узгодження залізницею здійснюється через автоматизовану систему «МЕСПЛАН» (далі – АС МЕСПЛАН).
- (44) Пунктом 2.2 Правил визначено, що згідно з договором про організацію перевезень не пізніше 12 днів до початку наступного місяця відправник надає залізниці відправлення місячне замовлення на перевезення вантажів за формою ГУ-12 або формою ГУ-12К (додатки 1 і 2) через АС МЕСПЛАН або на електронному носії у формі, сумісній з АС МЕСПЛАН, із зазначенням обсягів перевезень у вагонах (контейнерах) і тоннах. Замовлення оформляється окремо для кожної номенклатури вантажу (додаток 3), для кожної станції відправлення.
- (45) Відповідно до пункту 2.3 Правил планування перевезень вантажів у власних або орендованих вагонах здійснюється відправниками за окремими замовленнями (форма ГУ-12) незалежно від того, належать ці вагони відправникові, одержувачу чи оператору. Замовлення на перевезення вантажів у власних вагонах, що не належать відправнику, погоджуються з власником вагонів. Якщо оператор виконує функції відправника, замовлення на перевезення вантажів надаються оператором.
- (46) Згідно з пунктом 2.5 Правил разом із проектом місячного плану на перевезення вантажів відправники за наявності достатньої кількості вантажу надають управлінням залізниць відправлення плани перевезень вантажів маршрутами за встановленою формою (додаток 4).



- (47) Отже, планування перевезень вантажів (у вагонах власності АТ «Укрзалізниця» і у власних або орендованих вагонах інших осіб) здійснюється виключно через АС МЕСПЛАН.
- (48) На цей час в АС МЕСПЛАН АТ «Укрзалізниця» розмістило повідомлення, в якому зазначається: «...У зв'язку з введенням в дію нового договору про надання послуг з 11.03.2020 встановлено логічний контроль щодо наявності нового договору. Дія логічного контролю вводиться починаючи з планів на квітень 2020 року» (див. рис. 1).

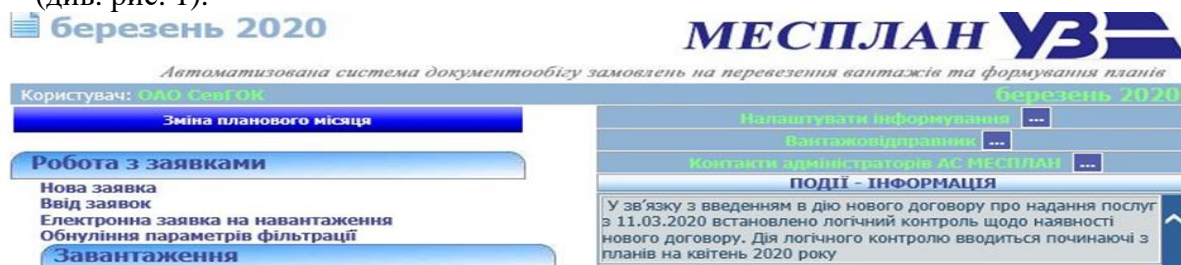


Рис. 1

- (49) Відповідний «логічний контроль» на практиці означає неможливість для клієнтів, що досі не уклали з АТ «Укрзалізниця» вищезгаданий новий Договір через незгоду з його умовами, здійснювати замовлення перевезень, а відтак вже зараз АТ «Укрзалізниця» позбавляє доступу таких клієнтів до перевезень, при тому, що новий договір набирає чинності з 01.04.2020.
- (50) Отже, АТ «Укрзалізниця» протиправно спонукає Клієнтів до укладання Договору у пропонованій Перевізником редакції під загрозою відсутності у Клієнта можливості брати участь у плануванні перевезень АС МЕСПЛАН.
- (51) Також Заявники занепокоєні повідомленням, розміщеним 17.03.2020 на сайті філії «ЦТЛ АТ «Укрзалізниця» (за посиланням в Інтернеті <http://uz-cargo.com/news.html>), такого змісту: «Згідно з Умовами Договору про надання послуг з організації перевезень вантажів, який вступить в дію з 01.04.2020, передбачено зміни до порядку контролю використання кодів платника, а саме, впроваджується Автоматизована система надання користувачами послуг дозволів на використання кодів платника за їх договорами іншим вантажовідправникам та вантажоодержувачам та здійснення контролю застосування таких кодів.

*Відповідно до п.2.2.4. Договору технологія використання наступна:*

*за замовчуванням дозволяється використовувати виключно власний код платника (відправником при розрахунку на станції відправлення, одержувачем при розрахунку на станції призначення);*

*замовник має можливість надати через Систему дозвіл на використання його коду платника без обмежень. В такому випадку плата за користування Системою не стягується;*

*замовник має можливість надати дозволи з обмеженнями (при наданні такого дозволу у Замовника не повинно бути діючих дозволів без обмежень). У такому випадку за користування Системою сплачується щомісячна плата за ставкою, визначеною у Додатку 1-1 до Договору.*

*Встановлення відповідних логічних контролів та нарахування плати за користування Системою буде розпочато з 01.04.2020».*

- (52) Так, відповідно до пункту 16 додатка 1-1 до нового Договору користування системою контролю використання кодів платників коштує 1047,76 грн без ПДВ на місяць. Згідно

з новим Договором відповідна послуга надається за вільними тарифами, які АТ «Укрзалізниця» може змінювати в односторонньому порядку.

- (53) Раніше будь-який клієнт АТ «Укрзалізниця» надавав свій код платника за домовленістю з іншими особами безоплатно, фактично надаючи цим особам можливість вказувати його як платника в залізничних накладних, забезпечуючи можливість списувати кошти з його особового рахунку у філії ЄРЦ АТ «Укрзалізниця».
- (54) АТ «Укрзалізниця» не залишає клієнтам іншої можливості надавати свій код платника іншим особам інакше як через відповідну автоматизовану систему, відповідно для надання коду платника конкретній особі клієнт, підписавши договір, вимушений буде користуватися відповідною системою.
- (55) Отже, АТ «Укрзалізниця» у новому Договорі фактично встановлює абонплату за дію клієнта, яка раніше була безоплатною та здійснювалася на розсуд клієнта. При цьому плата за відповідну «послугу» згідно з умовою Договору жодним чином не обґрунтована.
- (56) Беручи до уваги той факт, що АТ «Укрзалізниця» є суб'єктом господарювання, що займає монопольне (домінуюче) становище на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, споживачі змушені будуть навіть у разі незгоди із запропонованими умовами перевезення укласти договори через відсутність альтернативи.

#### **4. ОЦІНКА ВІДПОВІДНОСТІ ДІЙ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

- (57) Відповідно до частини другої статті 4 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкти господарювання, органи влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та контролю зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію.
- (58) Відповідно до частини першої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку є дії чи бездіяльність суб'єкта господарювання, який займає монопольне (домінуюче) становище на ринку, що призвели або можуть призвести до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції, або ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання чи споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (59) Згідно з частиною третьою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.
- (60) Відповідно до пункту 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживання монопольним (домінуючим) становищем є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.
- (61) Дії АТ «Укрзалізниця», які полягають у впровадженні з 01.04.2020 нового Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, окремі умови якого можуть призвести до ущемлення інтересів замовників послуг, за наявності ознак монопольного (домінуючого) становища АТ «Укрзалізниця» на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, можуть містити ознаки порушення, передбаченого частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, що може призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на цьому ринку.

- (62) Враховуючи епідемічну ситуацію у зв'язку з поширенням територією України та країн світу гострої респіраторної хвороби COVID-19, з 12 березня 2020 року в Україні більша частина підприємств вимушена змінювати умови роботи персоналу, що знижує можливість проведення подальших обговорень з представниками галузевих бізнес-асоціацій та вантажовідправниками запропонованої АТ «Укрзалізниця» редакції нового Договору з метою доопрацювання.
- (63) Відповідно до пункту 5 частини третьої статті 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», у сфері формування та реалізації конкурентної політики, сприяння розвитку конкуренції, нормативного й методичного забезпечення діяльності Антимонопольного комітету України та застосування законодавства про захист економічної конкуренції Антимонопольний комітет України має повноваження надавати обов'язкові для розгляду рекомендації та вносити до органів державної влади, органів місцевого самоврядування, установ, організацій, суб'єктів господарювання, об'єднань пропозиції щодо здійснення заходів, спрямованих на обмеження монополізму, розвиток підприємництва і конкуренції, запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, а також щодо припинення дій або бездіяльності, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію.

Враховуючи викладене, з метою здійснення заходів, спрямованих на запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, на підставі пункту 5 частини третьої статті 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», Антимонопольний комітет України надає акціонерному товариству «Українська залізниця» такі обов'язкові для розгляду

#### **РЕКОМЕНДАЦІЇ:**

1. Утриматись від впровадження нового Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, окремі умови якого, за наявності ознак монопольного (домінуючого) становища акціонерного товариства «Українська залізниця» на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України, можуть призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, що було б неможливим за умов існування значної конкуренції на цьому ринку.
2. Продовжити строк дії чинного Договору про надання послуг до моменту завершення доопрацювання нової редакції Договору про надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом з урахуванням зауважень та пропозицій до окремих його умов, наданих операторами ринку вантажних перевезень.

Рекомендації органів Антимонопольного комітету України є обов'язковими для розгляду органами і особами, яким вони надані.

Про результати розгляду акціонерним товариством «Українська залізниця» цих рекомендацій повідомити Антимонопольний комітет України у тижневий строк з дня їх отримання.

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬСВ