



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РЕКОМЕНДАЦІЇ

01 червня 2021 р.

Київ

№ 16-рк

Міністерству освіти і науки України

Про здійснення заходів, спрямованих на розвиток конкуренції, запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції

Антимонopolний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту досліджень і розслідувань ринків виробничої сфери, фармацевтики та ритейлу від 31.05.2021 № 126-01/210-п,

ВСТАНОВИВ:

1. ПРЕДМЕТ РЕКОМЕНДАЦІЙ

- (1) Антимонopolний комітет України надає рекомендації у порядку, передбаченому статтею 7 Закону України «Про Антимонopolний комітет України», у сфері формування та реалізації конкурентної політики, сприяння розвитку конкуренції на загальнодержавному ринку шкільних автобусів.
- (2) Комітетом проведено дослідження ринку шкільних автобусів, за результатами якого встановлено таке.

2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПИТАНЬ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДВЕЗЕННЯ ТРАНСПОРТОМ ШКОЛЯРІВ, ЩО ПРОЖИВАЮТЬ У СІЛЬСЬКІЙ МІСЦЕВОСТІ, ДО ЗАКЛАДІВ ОСВІТИ

- (3) Відповідно до статті 142 Конституції України, держава бере участь у формуванні доходів бюджетів місцевого самоврядування, фінансово підтримує місцеве самоврядування. Витрати органів місцевого самоврядування, що виникли внаслідок рішень органів державної влади, компенсуються державою.
- (4) Відповідно до статті 143 Конституції України, територіальні громади села, селища, міста безпосередньо або через утворені ними органи місцевого самоврядування - обласні та районні ради затверджують, зокрема, програми соціально-економічного та культурного розвитку і контролюють їх виконання; затверджують бюджети відповідних адміністративно-територіальних одиниць і контролюють їх виконання.
- (5) Відповідно до статті 2 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» місцеве самоврядування здійснюється територіальними громадами сіл, селищ, міст як

безпосередньо, так і через сільські, селищні, міські ради та їх виконавчі органи, а також через районні та обласні ради, які представляють спільні інтереси територіальних громад сіл, селищ, міст.

- (6) Статтею 32 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» визначені повноваження органів сільських, селищних, міських рад, зокрема, у сфері освіти.
- (7) До таких повноважень належить забезпечення здобуття повної загальної середньої освіти та забезпечення пільгового проїзду учнів, вихованців, студентів та педагогічних працівників до місця навчання і додому в порядку та розмірах, визначених органами місцевого самоврядування, за рахунок видатків відповідних місцевих бюджетів.
- (8) Відповідно до частини першої статті 56 Закону України «Про освіту» особи, які здобувають повну загальну середню освіту в закладах освіти не за місцем проживання, на період навчання забезпечуються гуртожитками або підвезенням. А відповідно до частини другої цієї ж статті органи місцевого самоврядування забезпечують пільговий проїзд учнів, вихованців, студентів та педагогічних працівників до місця навчання і додому у визначених ними порядку та розмірах за рахунок видатків відповідних місцевих бюджетів.
- (9) Відповідно до частин першої та другої статті 66 Закону України «Про освіту» органи місцевого самоврядування всіх рівнів забезпечують, зокрема, підвезення учнів і педагогічних працівників до закладів початкової та базової середньої освіти і у зворотному напрямку (у разі потреби - транспортними засобами, пристосованими для перевезення осіб, які пересуваються на кріслах колісних).
- (10) Державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, спеціально уповноваженими на це центральними органами виконавчої влади, органами виконавчої влади в Автономній Республіці Крим, місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування.
- (11) Єдиний порядок дорожнього руху на всій території України встановлюють Закон України «Про дорожній рух» та Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Інші нормативні акти стосовно особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо) повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил.
- (12) Відповідно до статті 6 Закону України «Про дорожній рух» до компетенції міських рад та їх виконавчих органів належить, зокрема, здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму.
- (13) З метою впровадження підвищення доступності освіти для учнів, що проживають у сільській місцевості, постановою Кабінету Міністрів України від 16.01.2003 № 31 затверджено «Державну цільову соціальну програму «Шкільний автобус» (далі – Програма), яка діяла до 2015 року.
- (14) Після закінчення Програми Кабінетом Міністрів України було прийнято ряд постанов та розпоряджень щодо фінансового забезпечення у встановлених обсягах закупівель відповідного транспорту органами місцевого самоврядування, що самостійно вирішували ці соціальні питання в межах повноважень.
- (15) У досліджуваній період закупівля шкільних автобусів здійснювалася за кошти освітньої субвенції з державного бюджету та кошти місцевих бюджетів. Придбання шкільних автобусів здійснювалося, зокрема, на засадах співфінансування (не більше 70 відсотків – за рахунок освітньої субвенції, не менше 30 відсотків – за рахунок коштів місцевих бюджетів).
- (16) Отже, вирішення питання забезпечення підвезення учнів, вихованців, студентів та педагогічних працівників до місця навчання й додому **належить до повноважень органів місцевого самоврядування та органів виконавчої влади.** Фінансове забезпечення

зазначених питань реалізується за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів на засадах співфінансування.

- (17) Міністерство освіти і науки України (далі – МОН) є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах освіти і науки.
- (18) Відповідно до підпункту 2 пункту 3 Положення про Міністерство освіти і науки України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 16 жовтня 2014 р. № 630 (далі – Положення) основним завданням МОН є забезпечення формування та реалізації державної політики у сфері здійснення державного нагляду (контролю) за діяльністю закладів освіти, підприємств, установ та організацій, які надають послуги у сфері освіти або провадять іншу діяльність, пов'язану з наданням таких послуг, незалежно від їх підпорядкування і форми власності.
- (19) МОН відповідно до покладених на нього завдань, зокрема здійснює в межах повноважень, передбачених законом, координацію діяльності органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування у сферах, що належать до його компетенції (підпункт 10 пункту 4 Положення).

3. ОРГАНИ ВЛАДИ, ДІЯЛЬНІСТЬ ЯКИХ КВАЛІФІКУЄТЬСЯ

- (20) Правові та економічні засади здійснення закупівель товарів, робіт і послуг для забезпечення потреб держави, територіальних громад та об'єднаних територіальних громад визначені Законом України «Про публічні закупівлі» (далі – Закон).
- (21) До замовників, які здійснюють закупівлі відповідно до Закону, належать, зокрема, органи державної влади (орган законодавчої, органи виконавчої, судової влади) та правоохоронні органи держави, органи влади Автономної Республіки Крим, органи місцевого самоврядування, об'єднання територіальних громад.
- (22) Закон застосовується, зокрема, до замовників, визначених у [пунктах 1 - 3](#) частини першої статті 2 Закону, за умови, що вартість предмета закупівлі товару (товарів), послуги (послуг) дорівнює або перевищує 200 тисяч гривень, а робіт – 1,5 мільйона гривень.
- (23) Під час дослідження встановлено, що покупцями шкільних автобусів є органи місцевого самоврядування та органи виконавчої влади у сфері освіти, які відповідно до повноважень реалізують свої обов'язки щодо забезпечення перевезення школярів до місць навчання та у зворотному напрямку.
- (24) Вартість шкільного автобуса перевищує 200 тисяч гривень, відповідно, таку закупівлю здійснюють органи місцевого самоврядування та органи виконавчої влади у сфері освіти за кошти державного та місцевих бюджетів відповідно до вимог Закону України «Про публічні закупівлі».
- (25) Відповідно до статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» органи влади – міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, Верховна Рада Автономної Республіки Крим та органи виконавчої влади Автономної Республіки Крим, державні органи, що здійснюють регулювання діяльності суб'єктів природних монополій, ринку цінних паперів, державні органи приватизації, Національна рада України з питань телебачення і радіомовлення, місцеві органи виконавчої влади.
- (26) Отже, органи місцевого самоврядування та органи виконавчої влади у сфері освіти, які виступають замовниками в процедурах публічних закупівель шкільних автобусів, є органами влади в розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

4. ОПИС ТОВАРНОГО РИНКУ

- (27) З метою реалізації своїх повноважень органи місцевого самоврядування мають визначити спосіб підвезення учнів і педагогічних працівників, що проживають у сільській місцевості, до місця навчання та потім до місця проживання.
- (28) Залежно від наявних інфраструктурних умов, матеріально-технічного забезпечення та фінансової спроможності кожного з регіонів можуть обиратися різні способи підвезення:
- шкільні автобуси;
 - орендовані транспортні засоби;
 - перевезення учнів громадським транспортом місцевого сполучення (що практично неможливо за відсутності належних місцевих транспортних сполучень, доріг та відповідних маршрутів).
- (29) Найпоширенішим варіантом для забезпечення регулярного безоплатного перевезення учнів та педагогічних працівників до місць навчання і назад є використання власного шкільного автобуса, який перебуває на балансі освітнього закладу або засновника закладу освіти.
- (30) Використання власного шкільного автобуса дає ряд переваг:
- шкільний автобус спеціально обладнаний для учнів;
 - постійно їздить на встановленому маршруті саме для підвезення дітей та педагогічних працівників;
 - завжди доступний та, крім регулярних щоденних перевезень до школи та назад, може використовуватися також і для підвезення дітей із нагоди позашкільних заходів, урочистих подій, спортивних змагань, для участі в учнівських олімпіадах, здачі ЗНО тощо.
- (31) Контроль за цільовим використанням шкільних автобусів, за дотриманням вимог чинного законодавства щодо організації перевезень дітей і педагогів шкільними автобусами здійснює начальник органу управління освіти та керівник загальноосвітнього навчального закладу.

Товарні межі ринку

- (32) Товарні межі ринку визначалися шляхом формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп), у межах якої споживач за звичайних умов може легко перейти від споживання одного товару до споживання іншого, відповідно до пункту 5.1 розділу 5 Методики.
- (33) При цьому під час визначення товару, який є об'єктом цього аналізу, встановлювався перелік товарів (товарних груп), які обертаються в Україні чи на відповідній частині її території і мають для продавців (постачальників, виробників), покупців (споживачів, користувачів) ознаки одного (подібного, аналогічного) товару (товарної групи).
- (34) Згідно з пунктом 20 частини першої статті 1 Закону України «Про стандартизацію» стандарт - нормативний документ, заснований на консенсусі, прийнятий визнаним органом, що встановлює для загального і неодноразового використання правила, настанови або характеристики щодо діяльності чи її результатів, та спрямований на досягнення оптимального ступеня впорядкованості в певній сфері.
- (35) Згідно з пунктом 13 частини першої статті 1 Закону України «Про стандартизацію», національний стандарт - стандарт, прийнятий національним органом стандартизації та доступний для широкого кола користувачів.

- (36) Єдиним нормативним документом, що діє на території України й поширюється на автобуси спеціалізовані, призначені для перевезення школярів, у тому числі з обмеженою здатністю пересування, та осіб, які супроводжують школярів, є національний стандарт України ДСТУ 7013:2009 «Автобуси спеціалізовані для перевезення школярів. Технічні вимоги».
- (37) Інші колісні транспортні засоби, що не відповідають встановленим ДСТУ 7013:2009 технічним та експлуатаційним характеристикам, призначенням, умовам використання, не є взаємозамінним товаром із шкільним автобусом.
- (38) Отже, товар, що є предметом цього дослідження, – шкільні автобуси, які відповідають вимогам ДСТУ 7013:2009.

- (39) Товарними межами ринку є ринок шкільних автобусів.

Характеристики товару згідно з ДСТУ 7013:2009

- (40) Відповідно до п. 1.1 ДСТУ 7013:2009, цей стандарт поширюється на автобуси спеціалізовані (далі – автобуси), призначені для перевезення школярів, які сидять, у тому числі з обмеженою здатністю пересування, та осіб, які супроводжують школярів.
- (41) Цей стандарт не поширюється на автобуси, призначені для перевезення школярів з обмеженою здатністю пересування безпосередньо у кріслах-колясках².
- (42) ДСТУ 7013:2009 встановлено виключний перелік вимог, яким має відповідати за технічними характеристиками шкільний автобус, які розроблені з метою забезпечення відповідності об'єкта стандартизації своєму призначенню; охорони життя та здоров'я; прав та інтересів споживачів; усунення технічних бар'єрів у торгівлі та запобігання їх виникненню; підтримки розвитку й міжнародної конкурентоспроможності продукції.
- (43) Окремі технічні параметри шкільних автобусів згідно з ДСТУ 7013:2009 відображені в таблиці:

№ п/п	Назва параметра	Нормативний документ	Значення показника для автобуса шкільного	Значення показника для автобуса шкільного спеціального ^{***})
1	2	3	4	5
1	Кількість кнопок для вмикання звукової сигналізації (зумера)	ДСТУ 7013:2009	5.3. Робоче місце водія повинно бути обладнано звуковою сигналізацією (зумером): «Прошу зупинитись!». Кнопки для її вмикання повинні бути рівномірно розташовані вздовж лівої і правої стінок салону автобуса під вікнами. Кількість кнопок – не менше трьох з кожної сторони салону. Щонайменше одна з цих кнопок повинна бути розташована поряд із місцем особи, яка супроводжує школярів	—
2	Об'єм двигуна	ДСТУ 7013:2009	Вимоги не встановлені	—
3	Тип дверей	ДСТУ 7013:2009	3.11. Службові двері. Двері, що використовують пасажирів під час нормальної експлуатації, коли водій перебуває на своєму місці (ДСТУ UN/ECE R 25-03)	—

1	2	3	4	5
3	Тип дверей	ДСТУ 7013:2009	<p>3.13. Аварійні двері. Двері, що встановлюються додатково до службових і призначені для використання пасажирями для виходу лише у випадку небезпеки.</p> <p>4.1. Автобуси спеціалізовані для перевезення школярів залежно від виконання повинні відповідати вимогам ДСТУ UN/ECE R 52-01 для автобусів класу В, ДСТУ UN/ECE R 36-03 для автобусів III класу за винятком вимог, наведених у цьому стандарті, та вимогам цього стандарту.</p> <p>Примітка. Тут і далі дія ДСТУ UN/ECE R 52-01 поширена на автобуси, призначені для перевезення не більше 22 пасажирів, а ДСТУ UN/ECE R 36-03 – на автобуси, призначені для перевезення понад 22 пасажирів.</p> <p>4.15. Службові двері.</p> <p>4.15.1. Кількість, розміри службових дверей та запасних виходів згідно з ДСТУ UN/ECE R 52-01, ДСТУ UN/ECE R 36-03.</p> <p>4.15.2. Службові двері повинні бути розташовані в правій боковій стінці кузова автобуса. Двері для завантаження та розвантаження крісел-колясок, яке водій здійснює, перебуваючи безпосередньо біля них, можуть бути розташовані в задній стінці автобуса.</p> <p>4.15.3. Автобус повинен бути обладнаний світильником (світильниками) для освітлювання сходинок службових дверей та майданчика для посадки. Вказаний пристрій повинен автоматично вмикатися під час відчинення дверей, коли габаритні вогні увімкнено.</p> <p>Величина освітленості лампами розжарювання всіх сходинок та майданчика для посадки, довжина якого дорівнює ширині першої сходинок, а ширина – 40 см і який розташований впритул до горизонтальної проекції крайки першої сходинок на поверхню дороги, повинна бути не менше ніж 10 лк.</p> <p>4.15.4. Службові двері повинні бути обладнані дистанційним урухомником, яким керують із місця водія, та пристроєм, що унеможливує защемлення пасажирів у дверях. Для ручного урухомника дверей цей пристрій необов'язковий.</p> <p>4.18. Вимоги щодо розмірів запасних вікон, дверей та аварійних люків, а також доступу до них згідно з ДСТУ UN/ECE R 52-01, ДСТУ UN/ECE R 36-03</p>	—
4	Тип кузова	ДСТУ 7013:2009	<p>4. ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ</p> <p>4.2. Кузов автобуса повинен мати компоновку з відстанню від осі передніх коліс до вертикальної площини, перпендикулярної до повздовжньої осі автобуса та дотичної до зовнішньої поверхні переднього бампера, не менше 80 см.</p> <p>4.10.1. Міцність кузовів автобусів, призначених для перевезення не більше 22 пасажирів, повинна відповідати вимогам ДСТУ UN/ECE R 52-01 для автобусів класу В, а автобусів, призначених для перевезення більше 22 пасажирів, – ДСТУ UN/ECE R 66-00</p>	—

1	2	3	4	5
4	Тип кузова	ДСТУ 7013:2009	5. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ 5.4. Кузов автобуса повинен бути пофарбований у жовтий колір. Спереду і ззаду на кузов автобуса повинні бути нанесені розпізнавальні знаки: «Діти»; «Обмеження максимальної швидкості» з цифровою величиною обмеження максимальної швидкості – 70. Зміст, розміри та розташування розпізнавальних знаків повинні відповідати вимогам «Правил дорожнього руху України»	—
5	Висота автобуса	ДСТУ 7013:2009	Вимоги не встановлені	—

Територіальні (географічні) межі ринку

- (44) Визначення територіальних (географічних) меж ринку шкільних автобусів здійснювалося відповідно до пункту 6.1 розділу 6 Методики шляхом установаження мінімальної території, за межами якої з точки зору споживача придбання товарів (товарної групи), що належать до групи взаємозамінних товарів товарної групи), є неможливим або недоцільним.
- (45) Під час дослідження було проаналізовано здатність до переміщення ринкового попиту та пропозиції на шкільні автобуси внаслідок впливу цінових та нецінових чинників.
- (46) Крім того, враховувався характер формування попиту та пропозиції, пов'язаний із локалізацією розміщення споживачів товару, їх потребами.
- (47) Для цілей цього аналізу територіальними межами ринку шкільних автобусів визначено територію держави, оскільки на цій території суб'єкти господарювання створюють попит на товар, і при цьому умови конкуренції на такій території є достатньо однорідними.

Часові межі ринку

- (48) Згідно з пунктом 7.1 Методики часові межі ринку визначаються як проміжок часу (як правило - рік), протягом якого відповідна сукупність товарно-грошових відносин між продавцями (постачальниками, виробниками) і споживачами утворює ринок товару із сталою структурою.
- (49) Відповідно до отриманої в процесі дослідження інформації, наявна структура ринку шкільних автобусів за період із 2017 року по жовтень 2019 року була сталою, що підтверджується, зокрема, кількістю виробників товару та їх ринковими частками протягом зазначеного періоду часу.
- (50) Отже, часовими межами визначено період із 2017 року по жовтень 2019 року.
- (51) Під час дослідження встановлено, що протягом 2020 року структура ринку шкільних автобусів не зазнала суттєвих змін.

Основні учасники ринку

- (52) Проаналізувавши отриману під час дослідження інформацію, встановлено, що протягом досліджуваного періоду шкільні автобуси, які були предметом закупівлі за кодом ДК 021:2015-34120000-4 «Мототранспортні засоби для перевезення 10 і більше осіб», виробляли такі суб'єкти господарювання:

1. ТОВ «Чернігівський автозавод».
2. ПАТ «Черкаський автобус».
3. ДП «АСЗ №1» АТ «АК «Богдан Моторс».

4. ТОВ «ВО «Авто-Холдинг».

- (53) При цьому самі виробники безпосередньо не брали участі в публічних закупівлях. Фактично реалізація шкільних автобусів відбувалася через дистриб'юторів (посередників).
- (54) Крім того, Комітетом встановлено, що ТОВ «ВО Авто-Холдинг» здійснювало виробництво на умовах переобладнання наданих замовником транспортних засобів із подальшим переданням готових шкільних автобусів замовнику, та самостійно реалізацію шкільних автобусів не здійснювало.
- (55) ТОВ «ВО «Авто-Холдинг» здійснювало виробництво шкільних автобусів марок АС-Р-4234 «Мрія» та КгASZ-P14SB1 шляхом **переобладнання транспортних засобів – наданих для цієї мети автобусів марки ПАЗ-4234-04 виробництва ООО «Павловский завод»** замовниками (ТОВ «НОВІ АВТО» і ТОВ «ЕТУАЛЬ-АВТО»).
- (56) Разом із тим, згідно з пунктом 270 додатка 2 до рішення РНБО від 28.04.2017 «Про застосування персональних спеціальних економічних та інших обмежувальних заходів (санкцій)», введеного в дію Указом Президента України від 15 травня 2017 року № 133/2017, ООО «Павловский автобусный завод» **входить до списку юридичних осіб, до яких застосовуються обмежувальні заходи (санкції) строком на три роки¹**. Рішенням РНБО від 14.05.2020 «Про застосування персональних спеціальних економічних та інших обмежувальних заходів (санкцій)», введеним у дію Указом Президента України від 14 травня 2020 року № 184/2020, обмежувальні заходи (санкції) щодо ООО «Павловский автобусный завод» **продовжено ще на три роки**.
- (57) Отже, ТОВ «Чернігівський автозавод», ПАТ «Черкаський автобус», ДП «АСЗ № 1» АТ «АК «Богдан Моторс» виробляли, ТОВ «Авто-Холдинг» – здійснювало переобладнання, після чого реалізовували шкільні автобуси через офіційних дилерів та дистриб'юторів, які, у свою чергу, брали участь у публічних закупівлях через ProZorro.

5. ОБСТАВИНИ, ЩО ПРИЗВЕЛИ АБО МОГЛИ ПРИЗВЕСТИ ДО НЕДОПУЩЕННЯ, УСУНЕННЯ, ОБМЕЖЕННЯ ЧИ СПОТВОРЕННЯ КОНКУРЕНЦІЇ

- (58) Як вже зазначалось у пункті 36 цих рекомендацій, Єдиним нормативним документом, що діє на території України (з 01 січня 2010 року) і поширюється на автобуси спеціалізовані, призначені для перевезення школярів, у тому числі з обмеженою здатністю пересування, та осіб, які супроводжують школярів, є ДСТУ 7013:2009.
- (59) Разом із тим аналіз публічних закупівель шкільних автобусів, що проводилися в період із 2017 року по жовтень 2019 року, свідчить, що Замовники встановлювали в технічних специфікаціях до предмета закупівлі вимоги до окремих технічних параметрів шкільних автобусів, **які не передбачені ДСТУ 7013:2009**.

¹ Вид обмежувальних заходів (санкцій): 1) блокування активів - тимчасове обмеження права особи користуватися та розпоряджатися належним їй майном; 2) обмеження торговельних операцій; 3) запобігання виведенню капіталів за межі України; 4) зупинення виконання економічних та фінансових зобов'язань; 5) заборона здійснення державних закупівель товарів, робіт і послуг у юридичних осіб - резидентів іноземної держави державної форми власності та юридичних осіб, частка статутного капіталу яких знаходиться у власності іноземної держави, а також державних закупівель в інших суб'єктів господарювання, що здійснюють продаж товарів, робіт, послуг походженням з іноземної держави, до якої застосовано санкції згідно з цим Законом; 6) повна або часткова заборона вчинення правочинів щодо цінних паперів, емітентами яких є особи, до яких застосовано санкції згідно з цим Законом; 7) заборона видачі дозволів, ліцензій Національного банку України на здійснення інвестицій в іноземну державу, розміщення валютних цінностей на рахунках і вкладах на території іноземної держави; 8) заборона передання технологій, прав на об'єкти права інтелектуальної власності.

- (60) Серед таких технічних параметрів можна виділити: «Висота», «Об'єм двигуна», «Тип дверей», «Тип кузова», «Кількість кнопок для вмикання звукової сигналізації» шкільного автобуса.
- (61) **При цьому саме ці параметри відрізняли шкільні автобуси різних виробників, які реалізувались на території України.**
- (62) Така ситуація спостерігалась в усіх областях України.
- (63) Наприклад, замовники під час публічних закупівель шкільних автобусів встановлювали вимоги до технічного параметру «Кількість кнопок для вмикання звукової сигналізації» - три з правої сторони салону й чотири – з лівої (разом 7 шт.).
- (64) При цьому згідно з п. 5.3 ДСТУ 7013:2009 Робоче місце водія повинне бути обладнане звуковою сигналізацією (зумером): «Прошу зупинитись!». Кнопки для її вмикання повинні бути рівномірно розташовані вздовж лівої і правої стінок салону автобуса під вікнами. Кількість кнопок – не менше трьох з кожної сторони салону (тобто не менше 6 кнопок). Щонайменше одна з цих кнопок повинна бути розташована поряд із місцем особи, яка супроводжує школярів.
- (65) Встановлення вимог до технічного параметру «Кількість кнопок для вмикання звукової сигналізації» шкільного автобуса **в кількості, не передбаченій ДСТУ 7013:2009, є дискримінаційною умовою** для учасників торгів у тендерній документації Замовників, що призводить до звуження кола учасників закупівлі.
- (66) Також замовники в тендерній документації самостійно встановлювали вимоги до технічного параметру «Об'єм двигуна» шкільного автобуса, у той час як згідно з ДСТУ 7013 об'єм двигуна не нормується.
- (67) Як і в попередньому випадку, встановлення вимог до технічного параметру «Об'єм двигуна» шкільного автобуса, **не передбачених ДСТУ 7013:2009, є дискримінаційною умовою** для учасників торгів у тендерній документації, складеній під технічні параметри шкільних автобусів певного виробника, що значно обмежує коло потенційних учасників, які могли б взяти участь у процедурі закупівлі.
- (68) Замовники під час публічних закупівель шкільних автобусів також встановлювали вимоги до технічного параметру «Тип дверей» шкільних автобусів. Наприклад, відповідно до специфікації передні пасажирські двері повинні були бути з пневмоприводом, а задні аварійні двері – одностворчаті з механічним відкриванням, що також не передбачено ДСТУ 7013:2009.
- (69) При цьому серед всіх марок шкільних автобусів тільки шкільні автобуси виробництва ТОВ «ВО «Авто-Холдинг» мають передні службові (пасажирські) двері, задні аварійні (запасні) з пневматичним приводом.
- (70) Отже, встановлення в тендерній документації вимог до технічного параметру «Тип дверей» шкільного автобуса, **не передбачених ДСТУ 7013:2009, є дискримінаційною умовою** для учасників у тендерній документації Замовників, складеній під технічні параметри шкільних автобусів певного виробника, що призводить до звуження в тендерній пропозиції до марки шкільних автобусів одного виробника.
- (71) Замовники під час публічних закупівель шкільних автобусів установлювали також вимоги до технічного параметру «Тип кузова» шкільного автобуса, такі як, наприклад, несівний, суцільнометалевий, зварний, вагонного типу або рамного типу.
- (72) Разом із тим всі шкільні автобуси, що реалізовувались під час публічних закупівель, мали однаковий тип кузова SG (як передбачено ДСТУ 7013:2009), але відрізнялися саме варіантами несівних систем.
- (73) У цьому прикладі також можна зробити висновок, що встановлення вимог до технічного параметру «Тип кузова» шкільного автобуса, **не передбачених ДСТУ 7013:2009, є**

дискримінаційною умовою для учасників у тендерній документації Замовників, складеній під технічні параметри шкільних автобусів певного виробника, що призводить до значного звуження кола учасників закупівлі.

- (74) Також органи місцевого самоврядування та органи виконавчої влади у сфері освіти в тендерній документації до технічного параметра «Висота» висували вимоги, не передбачені ДСТУ 7013:2009, а саме 2700 – 2900 мм.
- (75) Окремих вимог щодо висоти шкільних автобусів у нормативній базі України немає, є чинні загальні вимоги до верхньої межі висоти (не більше) 4 м колісних транспортних засобів як умови допуску до дорожнього руху.²
- (76) Одним із прикладів наслідків встановлення таких вимог стало збільшення обсягів реалізації шкільних автобусів приблизно на 5 % одному з вітчизняних виробників. Інші учасники публічних закупівель шкільних автобусів, пропонуючи в тендерній пропозиції шкільні автобуси іншого виробника, дискваліфіковувались як такі, що не відповідають тендерній документації щодо визначеного технічного параметра.
- (77) Отже, встановлення вимог до технічного параметра «Висота» шкільного автобуса, **не передбачених ДСТУ 7013:2009, є дискримінаційною умовою** для учасників торгів у тендерній документації Замовників, що унеможливує доступ до закупівлі усіх охочих дилерів / дистриб'юторів шкільних автобусів.
- (78) Статтею 5 Закону визначено принципи здійснення публічних закупівель, серед яких:
- добросовісна конкуренція серед учасників;
 - недискримінація учасників та рівне ставлення до них.
- (79) Разом із тим наведені вище дії замовників суперечили наведеним вище принципам здійснення публічних закупівель та призводили до створення нерівних умов конкуренції на ринку шкільних автобусів.
- (80) Як наслідок, учасники публічних закупівель, що пропонували шкільні автобуси з технічними параметрами, які не передбачені ДСТУ 7013:2009, але які вимагались у технічній специфікації, мали змогу отримати привілейоване становище відносно конкурентів.

5. КВАЛІФІКАЦІЯ ДІЙ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ ТА ОРГАНІВ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ

- (81) 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.
- (82) Відповідно до частини п'ятої 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.
- (83) Органи місцевого самоврядування та органи місцевої виконавчої влади у сфері освіти, які виступали в ролі замовників під час проведення публічних закупівель шкільних автобусів, вчиняли дії щодо надання переваг шкільним автобусам одного певного виробника шляхом

² Лист ВАТ «Укравтобуспром» від 12.06.2020 № 049 (вх. Комітету № 8-02/7651 від 15.06.2020) на вимогу Комітету № 126-26/02-7808 від 01.06.2020.

встановлення таких вимог до технічних параметрів шкільних автобусів, які не передбачені чинним стандартом ДСТУ 7013:2009.

- (84) Такі дії органів місцевого самоврядування та органів місцевої виконавчої влади у сфері освіти замінили власні досягнення суб'єктів господарювання як джерело здобуття ними переваг у конкуренції за допомогою зовнішніх чинників шляхом надання переваг.
- (85) За таких умов дія конкурентних механізмів може спотворюватись, а суб'єкти господарювання втрачають мотивацію до змагання на ринку.
- (86) Відповідно до частини першої 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.

Враховуючи наведене, з метою здійснення заходів, спрямованих на розвиток конкуренції, запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції та умовам, що їм сприяють, та керуючись пунктом 5 частини третьої статті 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», Антимонопольний комітет України надає Міністерству освіти і науки України такі обов'язкові для розгляду

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

Вжити заходів щодо розроблення методичних рекомендацій із питань, зазначених у цих рекомендаціях, та проінформувати органи місцевого самоврядування й органи виконавчої влади у сфері освіти щодо недопущення встановлення в технічній специфікації до предмета закупівлі вимог, не передбачених національними стандартами України, під час проведення публічних закупівель шкільних автобусів.

Рекомендації Антимонопольного комітету України підлягають обов'язковому розгляду органами чи особами, яким вони надані.

Про результати розгляду цих рекомендацій повідомити Антимонопольний комітет України протягом 10 днів із дня їх отримання.

Голова Комітету

О. ПІЩАНСЬКА