



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ  
МИКОЛАЇВСЬКЕ ОБЛАСНЕ ТЕРИТОРІАЛЬНЕ ВІДДІЛЕННЯ

РІШЕННЯ  
АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ

15 березня 2017 р.

№6-ріш

Справа №1-26.213/20-2016

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

Адміністративна колегія Миколаївського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України, розглянувши матеріали справи №1-26.213/20-2016 про порушення законодавства про захист економічної конкуренції приватним акціонерним товариством «Миколаївське обласне підприємство автобусних станцій» (надалі – ПрАТ «МОПАС», Товариство, Відповідач), код ЄДРПОУ 03117820 (юридична адреса: 54029, м. Миколаїв, пр. Леніна, 26Б; поштова адреса: 54042, м. Миколаїв, пр. Богоявленський, 21),

**ВСТАНОВИЛА:**

Розпорядженням адміністративної колегії Миколаївського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України (надалі – Відділення, територіальне відділення) від 19.04.2016 №21-р за власною ініціативою Відділення у зв'язку з виявленням в діях ПрАТ "МОПАС" ознак порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», а саме: зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку у вигляді дій, що можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку, було розпочато розгляд справи №1-26.213/20-2016.

Так, на час порушення справи територіальним відділенням було з'ясовано, що деякі положення договорів, укладених Товариством з рядом автомобільних перевізників, суперечать положенням чинного законодавства, в частині перевищення термінів, у які ПрАТ «МОПАС» має перераховувати перевізникам грошові кошти, одержані від продажу квитків на рейси (за вирахуванням плати Товариству за обов'язкові послуги).

За результатами аналізу зібраних доказів у справі, у тому числі інформації, пояснень та фактично з'ясованих обставин, Відділенням встановлено наступне.

**Приватне акціонерне товариство «Миколаївське обласне підприємство автобусних станцій»** є юридичною особою, діє на підставі Статуту, затвердженого загальними зборами акціонерів Товариства (протокол від 27.04.2016 №1/2016), зареєстрованого в реєстрі за №194.

Згідно Статуту предметом діяльності Товариства є: надання послуг перевізникам та населенню по продажу квитків на проїзд та перевезення багажу в автобусах на маршрутах приміських, міжміських, внутрішньообласних, міжобласних та міжнародних сполучень; створення мережі автостанцій і касових пунктів, автостоянок, місць для паркування в населених пунктах та містах відпочинку Миколаївської області.

ПрАТ «МОПАС» належать 15 автостанцій, які розміщені на території Миколаївської області у наступних населених пунктах: м. Миколаїв, м. Первомайськ, м. Вознесенськ, м. Южноукраїнськ, смт. Новий Буг, смт. Березанка, смт. Врадіївка, смт. Арбузинка, смт. Криве Озеро, с. Коблеве, смт. Єланець, смт. Казанка, смт. Доманівка та смт. Веселинове.

Товариство, маючи у своєму користуванні атестовані автостанції, надає повний перелік обов'язкових послуг, встановлений Законом України «Про автомобільний транспорт», перевізникам, які здійснюють пасажирські перевезення на автобусних маршрутах.

Відповідно до абзацу дванадцятого статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкт господарювання – це, зокрема юридична особа, незалежно від організаційно-правової форми та форми власності, чи фізична особа, що здійснює діяльність з виробництва, реалізації, придбання товарів, іншу господарську діяльність.

Отже, ПрАТ «МОПАС» є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», тобто на нього поширюється дія цього Закону.

За результатами дослідження ринку, на якому наразі діє Відповідач, здійсненого відповідно до Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України від 05.03.2002 №49-р, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 01.04.2002 за №317/6605, з метою з'ясування підстав наявності ознак монопольного (домінуючого) становища ПрАТ «МОПАС» на товарному ринку відповідно до статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» територіальним відділенням встановлено наступне.

Згідно статті 36 Закону України «Про автомобільний транспорт» автостанції надають пасажиром послуги, пов'язані з їх проїздом автобусними маршрутами загального користування, а автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, - послуги, пов'язані з відправленням та прибуттям автобусів згідно з розкладом руху.

До обов'язкових послуг, що повинні надаватися автостанціями пасажирам, належить:

- продаж квитків;
- користування приміщеннями для очікування поїздки, облаштованими місцями для сидіння;
- можливість користування громадськими вбиральнями;
- інформування щодо розкладу руху автобусів та вартості поїздки.

За надання обов'язкових послуг автостанцій з осіб, які придбавають проїзні квитки, стягують автостанційний збір, що входить до вартості квитка.

**Послуги автостанцій, крім послуг кімнати матері і дитини, пасажирам надаються за плату.**

В той же час, до обов'язкових послуг, що повинні надаватися автостанціями автомобільному перевізнику, належать:

1. продаж квитків;
2. організація прибуття та відправлення автобуса з облаштованих платформ;
3. інформування водія щодо умов дорожнього руху на маршруті.

Положення статті 1 Закону надають наступне визначення **автостанції** – споруда або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та обслуговування пасажирів.

Таким чином, об'єктами аналізу у даній справі щодо визначення монопольного (домінуючого) становища Відповідача є: ПрАТ «МОПАС» як надавач обов'язкових автостанційних послуг, які надаються, зокрема автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах.

**Товаром**, у розумінні абзацу тринадцятого статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», є обов'язкові автостанційні послуги, які надаються пасажирам та

автомобільним перевізникам, що здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах. Зазначені послуги не є взаємозамінними з іншими видами послуг.

Так, наприклад послуги, які надають агентства з продажу квитків, попереднього продажу або бронювання квитків, не є цілком взаємозамінними з послугами, які автостанції надають пасажиром. У разі придбання квитків на автостанції, споживач сплачує автостанційний збір і отримує можливість скористатися комплексом обов'язкових послуг автостанції, у тому числі, користування приміщеннями для очікування поїздки, інформування щодо розкладу руху автобусів та вартості поїздки. Агентства з продажу квитків не мають організаційних, технічних та технологічних можливостей для забезпечення надання усього наявного комплексу автостанційних послуг пасажиром та перевізникам.

**Споживачами автостанційних послуг є фізичні особи-пасажирів, а також суб'єкти господарювання - автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах та користуються обов'язковими автостанційними послугами.**

Пунктом 1.3. Методики визначено, що ринок товару (товарний ринок) – сфера обороту товару (взаємозамінних товарів), на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.

Відповідно до пункту 5.1. Методики **товарні межі ринку** визначаються шляхом формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп), **у межах якої споживач за звичайних умов може легко перейти від споживання одного товару до споживання іншого.**

Згідно частини третьої статті 35 Закону України «Про автомобільний транспорт», перевезення пасажирів автобусами в режимі регулярних пасажирських перевезень здійснюють автомобільні перевізники на автобусних маршрутах загального користування на договірних умовах із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

Пунктом 29 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів від 18.02.1997 №176 (надалі – Правила №176, Правила надання послуг автомобільного транспорту) визначено, що перевезення пасажирів за приміськими та міжміськими маршрутами у межах однієї області здійснюється **на підставі договору про організацію перевезень, укладеного відповідно до законодавства.** Типова форма такого договору, що повинен містити чіткі вимоги стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху під час виконання договірних зобов'язань, затверджується Мінінфраструктури.

Відповідно до пункту 30 Правил перевезення пасажирів за приміськими та міжміськими маршрутами, які виходять за межі території областей (міжобласні маршрути), здійснюється на підставі дозволу, який видається в установленому законодавством порядку. Витяг з дозволу повинен перебувати в автобусі.

Перевезення пасажирів автобусами залежно від режиму їх організації можуть бути: регулярними, регулярними спеціальними та нерегулярними.

**Умови регулярних та регулярних спеціальних перевезень зазначаються у паспорті маршруту, про що визначено у пункті 13 Правил №176.**

Відповідно до пункту 14 Правил надання послуг автомобільного транспорту регулярні перевезення організовують відповідні органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування (організатори регулярних перевезень) згідно з програмами розвитку автомобільного транспорту на відповідній території з метою задоволення потреби населення у перевезеннях з урахуванням пропозицій громадян, підприємств, установ, організацій і перевізників.

Пунктами 15 та 16 Правил визначено, що організатори регулярних перевезень визначають умови їх організації на відповідній території.

Автобусний маршрут загального користування (надалі – маршрут) відкривають:

- Укртрансбезпека - міжобласний та міжнародний;
- Рада міністрів Автономної Республіки Крим, облдержадміністрації - внутрішньообласний;

- виконавчі органи сільських, селищних і міських рад - міський.

Відповідно до частини першої статті 43 Закону України «Про автомобільний транспорт», визначення автомобільного **перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах.**

Згідно статті 32 Закону України «Про автомобільний транспорт» **власники автостанцій зобов'язані укласти договір про надання послуг автостанцією з автомобільним перевізником, який здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, тільки за наявності в нього договору із органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування про організацію перевезення на автобусних маршрутах загального користування чи дозволу органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування на обслуговування маршрутів загального користування, що пролягають через цю автостанцію.**

Положення цієї ж статті Закону визначають, що відправлення чи прибуття автобусів приміських, міжміських та міжнародних автобусних маршрутів загального користування **здійснюється тільки з автостанцій, а в разі їх відсутності – із зупинок, передбачених розкладом руху.**

Згідно пункту 28 Правил надання послуг автомобільного транспорту місцями зупинки автобусів на приміських та міжміських маршрутах визначаються автостанції, а у разі їх відсутності – місця розташування автопавільйонів, на яких розміщується інформація, що містить найменування зупинки, початкового та кінцевого пунктів маршруту і час відправлення автобусів.

Місця зупинки автобусів приміських маршрутів на території населених пунктів, крім автостанцій, погоджують виконавчі органи сільських, селищних і міських рад.

Таким чином, законодавством встановлено, що **відправлення чи прибуття автобусів** приміських, міжміських та міжнародних автобусних маршрутів загального користування здійснюється **тільки з автостанцій, а в разі їх відсутності – із зупинок, передбачених розкладом руху.**

Отже, здійснення перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, **повинно проводитись згідно розкладу руху, вказаного в паспорті маршруту, затвердженого місцевим органом виконавчої влади (органом місцевого самоврядування), що є необхідною адміністративною умовою при здійсненні перевезень.** Зазначене обумовлює особливості придбання квитків та здійснення посадки пасажирів на обраний ними автобусний маршрут лише на тих автостанціях, які визначені паспортом такого маршруту, як наслідок, автомобільні перевізники також користуються автостанційними послугами лише тих автостанцій, які визначені паспортами маршруту та з якими наявні відповідні договірні відносини.

Як вже було зазначено, ПрАТ «МОПАС» володіє та використовує у своїй господарській діяльності автостанції, які розміщені на території Миколаївської області.

Тобто, виходячи із вищенаведених положень законодавства, автоперевізники, які здійснюють перевезення пасажирів за маршрутами, які проходять через автостанції ПрАТ «МОПАС» та уклали з Товариством договір про надання послуг автостанцією, **мають можливість отримати автостанційні послуги лише від ПрАТ «МОПАС».**

**Територіальні межі товарного ринку** визначені межами маршрутів, до яких, згідно затверджених паспортів цих маршрутів, включено автостанції Товариства, що розташовані у населених пунктах Миколаївської області.

**Часові межі ринку** визначаються як проміжок часу, протягом якого відповідна сукупність товарно-грошових відносин між продавцями і споживачами утворює ринок товару із сталою структурою. Часовими межами ринку, що досліджується, є період часу 2014-2016 роки та з січня по поточний період 2017 року.

**Бар'єрами доступу на ринок** надання автостанційних послуг є економічні та адміністративні обмеження.

До економічних та організаційних обмежень належать значні фінансові витрати, спрямовані на створення матеріально-технічної бази для заснування автостанції чи купівлі вже існуючої. Крім того, у разі побудови власної автостанції або купівлі існуючої, **суб'єкту господарювання необхідно укласти договори з перевізниками та понести додаткові маркетингові витрати, пов'язані із залученням пасажирів до своєї автостанції.**

До адміністративних бар'єрів слід віднести – отримання дозвільних документів, які засвідчують атестацію автостанції.

Наведене свідчить про наявність суттєвих бар'єрів для вступу на цей ринок нових учасників у короткий строк.

Відділенням встановлено, що на території населених пунктів Миколаївської області, де розташовані автостанції ПрАТ «МОПАС», автостанційні послуги **окрім Товариства надають наступні суб'єкти господарювання:**

- товариство з додатковою відповідальністю «Оріон-Авто» (54007, м. Миколаїв, вул. Казарського, 4), автостанція АС «Дачна» якого розташована у м. Миколаєві, яка згідно Свідоцтва про атестацію №519 з терміном дії від 16.11.2011 по 15.11.2016 **відповідала третьому класу вимог щодо атестації автостанцій**, визначених Порядком регулювання діяльності автостанцій, затвердженого Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.09.2010 №700 (надалі – Порядок регулювання діяльності автостанцій, Порядок №700);

- товариство з обмеженою відповідальністю «Південні автовокзали» (54007, м. Миколаїв, вул. Казарського, 4), яке має у своєму користуванні наступні автостанції: АС «Південна» у м. Миколаєві, АС «Вознесенськ-Південна» у м. Вознесенськ, які атестовані за третім класом вимог щодо атестації автостанцій;

- товариство з обмеженою відповідальністю «Миколаївське підприємство інфраструктури наземного транспорту» (54029, м. Миколаїв, вул. Чкалова, 8Б), яке володіє АС «Коблеве-Курорт», що розташована у с. Коблеве, Березанського р-ну Миколаївської області та атестована за третім класом;

- приватне підприємство «ПіК» (54003, м. Миколаїв, вул. Колодязна, 18), яке надає автостанційні послуги за допомогою таких автостанцій: АС «Южноукраїнськ-Південна» у м. Южноукраїнськ, що атестована за третім класом; АС «Вознесенськ-Південна» у м. Вознесенськ, яка віднесена до четвертого класу, згідно вимог, встановлених Порядком регулювання діяльності автостанцій;

- комунальне підприємство Первомайської міської ради «Управління пасажирських перевезень» (55200, Миколаївська обл., м. Первомайськ, вул. Грушевського, 1), яке використовує АС «Голта» у м. Первомайську для надання автостанційних послуг та яка віднесена до п'ятого класу атестацій автостанцій, згідно виданого Свідоцтва №813;

- фізична особа-підприємець Ярошенко І.Г. (Миколаївська обл., Вознесенський р-н, с. Трудове), що володіє АС «Дружба» у м. Вознесенську, яка атестована за третім класом.

У листі від 28.04.2016 №284 ПрАТ «МОПАС» повідомляє територіальне відділення про наявність суб'єктів господарювання, у тому числі наведених вище, які надають автостанційні послуги на території Миколаївської області та є конкурентами для Товариства.

**Аналізуючи дане твердження Відповідача, територіальне відділення дійшло наступних висновків.**

Відповідно до пункту 20 Правил №176 внесення змін постійного характеру до маршруту (продовження, скорочення, зміна шляху проходження між зупинками), введення або вилучення зупинок та/або зміна графіка руху може здійснюватися, у тому числі у разі зміни графіка руху та шляху проходження маршруту.

Внесення змін до маршруту та/або графіка руху, передбачених пунктом 20 цих Правил, здійснюється **шляхом внесення змін до договору про організацію перевезень чи дозволу на обслуговування (надалі - дозвіл) за погодженням сторін, про що зазначено у пункті 21 Правил.**

Таким чином, зміна перевізниками, які обслуговують автобусні маршрути, автостанцій потребує внесення змін до паспортів таких маршрутів та діючих договорів на їх

обслуговування, які укладені з організатором перевезення.

Вимоги щодо паспортів автобусних маршрутів регулярних та регулярних спеціальних перевезень, процедуру розроблення, погодження та затвердження таких паспортів встановлено Порядком розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту, який затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.05.2010 №278 (надалі – Порядок розроблення паспорта автобусного маршруту, Порядок №278).

Пунктом 2.1. зазначеного Порядку встановлено, що паспорт маршруту включає, зокрема: схему маршруту; характеристики маршруту, у тому числі відомості щодо усіх залізничних переїздів, через які проходить автобусний маршрут (у разі їх наявності).

У паспорті маршруту зазначають назву маршруту, яка складається з назв початкового та кінцевого пунктів маршруту (зупинок), а для приміських, міжміських автобусних маршрутів загального користування - з назв автостанцій, у разі їх відсутності - з назв зупинок, передбачених розкладом руху.

Відповідно до положень пункту 2.2. Порядку розроблення паспорта автобусного маршруту автостанції, початковий та кінцевий пункти маршруту (зупинки) за маршрутом відмічаються на схемі маршруту із зазначенням їх назв. **При розробці схеми маршруту враховують, що відправлення чи прибуття автобусів приміських, міжміських автобусних маршрутів загального користування повинно здійснюватись тільки з територій автостанцій, а в разі їх відсутності - із зупинок, передбачених розкладом руху.**

Пунктом 3.1. Порядку визначено, що до затвердження організатором перевезень або замовником послуг приймаються паспорти регулярних спеціальних маршрутів, які відповідають вимогам, визначеним у цьому Порядку.

Таким чином, паспорт автобусного маршруту має відповідати вимогам та положенням вищенаведеного Порядку та бути затвердженим організатором перевезення.

Крім того, згідно пункту 2.12. Порядку №278 паспорт маршруту регулярних спеціальних перевезень (в частині схеми автобусного маршруту та характеристики маршруту) згідно з підпунктом 33 пункту 4 Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14.04.97 №341, погоджується відповідним підрозділом Державтоінспекції.

Відповідно до пункту 3.4. Порядку підрозділи Державтоінспекції розглядають протягом 30 днів та в цей самий строк погоджують паспорти маршрутів (в частині схеми автобусного маршруту та характеристики маршруту) за умови дотримання вимог безпеки перевезень або надають обґрунтовану письмову відповідь із зазначенням причин відмови в погодженні.

Підставами для відмови в погодженні паспорта є **фактори, які не забезпечують належного рівня безпеки перевезень, у тому числі** невідповідність стану проїжджої частини вимогам безпеки перевезень; відсутність дозволу начальника залізниці або власника переїзду; невідповідність швидкісних режимів руху, закладених у розкладі руху, вимогам, встановленим Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 №1306.

Виходячи з вищенаведеного, вимоги чинного законодавства передбачають укладання перевізниками договорів із Миколаївською облдержадміністрацією або ж органом виконавчої влади (організатором конкурсу на перевезення), згідно умов яких організатор конкурсу зобов'язаний, зокрема забезпечувати розроблення та затвердження **паспортів автобусних маршрутів загального користування, затверджувати в установленому порядку розклади руху автобусів.**

Таким чином, автоперевізники не мають можливості самостійно, без узгодження з організатором перевезення та органом, який здійснює контроль за безпекою перевезення (Державтоінспекцією), вибирати суб'єкта господарювання, який би надав автостанційні послуги на території населеного пункту, через який проходить маршрут загального користування.

Досліджуючи питання наявності альтернативних джерел отримання автостанційних послуг, Відділення звернулось за роз'ясненнями до Управління Державної служби України

з безпеки на транспорті у Миколаївській області (надалі – Управління Укртрансбезпеки у Миколаївській області), як до компетентного органу, що реалізує державну політику у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування.

Листом від 14.06.2016 №719/1/а/34 Управління Укртрансбезпеки у Миколаївській області повідомило, що вимоги до паспортів автобусних маршрутів регулярних перевезень, процедура розроблення та затвердження таких паспортів, який складається з назв початкового та кінцевого пунктів маршруту, а для приміських, міжміських автобусних маршрутів загального користування – з назв автостанцій, у разі їх відсутності – з назв зупинок, **встановлюється відповідно до положень Порядку розроблення паспорта автобусного маршруту.** Цим же листом Управлінням Укртрансбезпеки у Миколаївській області зазначено, **що всі зміни до схеми руху, кількості, тривалості та розташування зупинок, розклад руху тощо, здійснюються організатором перевезень чи замовником послуг за згодою перевізника або без його згоди у випадках, передбачених законодавством.**

**Таким чином, внесення змін до паспортів існуючих маршрутів у частині зміни автостанції, як надавача послуг з приймання та відправлення автобусу у рейс, має бути погоджено організатором перевезень, а не безпосередньо автоперевізником, який може лише бути ініціатором таких змін.**

Крім цього, зміни до існуючих паспортів маршруту, у частині зміни перевізником автостанції, через яку проходить існуючий маршрут, можуть не бути погоджені організатором перевезення чи органом, який здійснює контроль за безпекою перевезення (Державтоінспекцією), наприклад, з причин невідповідності зміни схеми маршруту вимогам правил безпеки, а це, у свою чергу, унеможлиблює отримання послуг на відповідному маршруті від іншої автостанції.

Зазначене підтверджує наявність адміністративних бар'єрів, які унеможливають вільний вибір, за існуючих умов функціонування товарного ринку, перевізниками-споживачами автостанційних послуг суб'єктів господарювання-продавців таких послуг в межах визначеного населеного пункту, через який проходить маршрут, що обслуговує такий перевізник.

Вказані висновки Відділення підтверджуються також інформацією, отриманою від суб'єктів господарювання, які ПрАТ «МОПАС» зазначало у своїх поясненнях в якості конкурентів.

Листом від 24.02.2017 №5 ТОВ «Миколаївське підприємство інфраструктури наземного транспорту» (надалі – ТОВ «МП ІНТ») повідомило територіальне відділення, що в селі Коблеве (Березнегуватського р-ну Миколаївської обл., безпосередньо на автодорозі М-14 «Одеса-Мелітополь-Новоазовськ») розташована автостанція ПрАТ «МОПАС», з боку якої ТОВ «МП ІНТ» зазначає значної конкуренції. ТОВ «МП ІНТ» також вказало, що значна конкуренція полягає в тому, що для абсолютної більшості автобусних рейсів, що проходять повз с. Коблеве, місцем зупинки організатором перевезень визначено автостанцію ПрАТ «МОПАС», що позбавляє можливості ТОВ «МП ІНТ» надавати автостанційні послуги відповідним перевізникам.

Інший учасник ринку - ТДВ «Оріон-Авто», у своєму листі від 03.03.2017 №127 також зазначило, що протягом 2016-2017 років зазнавало значної конкуренції з боку автостанції ПрАТ «МОПАС», яка розташована у м. Миколаєві у безпосередній близькості від автостанції ТДВ «Оріон-Авто». При цьому, останнім повідомлено, що ТДВ «Оріон-Авто» **позбавлено можливості надавати автостанційні послуги тим автоперевізникам, за маршрутами яких, замовником з перевезень, місцем відправлення визначено саме автостанцію ПрАТ «МОПАС».**

В той же час, КП Первомайської міської ради «Управління пасажирських перевезень» листом від 24.02.2017 №19 зазначило, що незважаючи на розташування у місті Первомайську Миколаївської області **автостанції ПрАТ «МОПАС», - не зазнає конкуренції з її боку.**

Таким чином, наведені пояснення спростовують доводи Відповідача щодо наявності значної конкуренції з боку інших учасників ринку, адже інші автостанції, які розташовані у

межах одного населеного пункту, не можуть розглядатись автоперевізниками, як альтернатива для надання обов'язкових послуг у межах проходження визначеного автобусного маршруту, який обслуговується такими автоперевізниками. За таких умов наявність вільної конкуренції між автостанціями в межах одного населеного пункту обумовлено значними адміністративними та економічними бар'єрами, подолання яких потребує, зокрема: залучення, в якості споживачів послуг - автомобільних перевізників, яким необхідно буде вносити зміни до вже існуючих паспортів маршруту; укладання з ними відповідних договірних відносин; залучення пасажирів, в якості клієнтів з отримання обов'язкових автостанційних послуг, наприклад, послуг з продажу квитків на рейси автомобільних перевізників, які вирішили змінити автостанцію для надання послуг. За таких обставин вільна конкуренція на ринку надання обов'язкових автостанційних послуг автоперевізникам в межах окремо взятого автобусного маршруту – відсутня.

Крім того, слід наголосити, що основною метою господарської діяльності автомобільних перевізників, є **отримання економічної вигоди від надання пасажиром послуг з перевезення на автобусних маршрутах, за якими здійснюються регулярні перевезення.** Таким чином, рівень доходу того чи іншого перевізника буде залежати від кількості реалізованих автостанцією квитків на його рейси, що у свою чергу обумовлюється кількістю пасажирів, яку здатна обслуговувати автостанція та кількістю автобусних маршрутів, які через неї проходять.

Відповідно до пункту 1.11. Порядку регулювання діяльності автостанцій пропускна спроможність заноситься до паспорта автостанції власником за показниками максимальної кількості пасажирів, кількості автобусів, що можуть обслуговуватись автостанцією, та їх габаритів.

Відповідно до пункту 2.1. Порядку атестація автостанції передбачає обстеження автостанції на відповідність вимогам до автостанцій різних класів, наведеним у додатку 1 (надалі - обстеження), та визначення їх класу, на підставі яких власнику видається свідоцтво про атестацію за формою, наведеною у додатку 2 до цього Порядку.

**Клас автостанції визначається за умови відповідності всіх показників вимогам до автостанції даного класу.**

Пунктом 2.10. Порядку №700 визначено, що **власник повинен забезпечувати обслуговування пасажирів та автомобільних перевізників на автостанції згідно з вимогами до автостанції відповідного класу** та з дотриманням вимог Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року №176, протягом строку дії свідоцтва.

Серед вимог, які впливають на приналежність автостанції до того чи іншого класу, визначених Додатком 1 до Порядку регулювання діяльності автостанцій, зокрема належать:

- кількість квиткових кас;
- наявність автостанційної комп'ютерної системи, яка забезпечує за допомогою мережі Інтернет можливість оперативного ознайомлюватись з інформацією щодо проданих квитків
- кількість камер схову;
- наявність приміщень для пасажирів з дітьми (кімната матері і дитини);
- можливість використання засобів безготівкового розрахунку та наявність засобів оформлення квитків без участі касира (наявність платіжного терміналу);
- наявність пункту надання невідкладної медичної допомоги.

Виходячи із змістовного наповнення перелічених вимог, ними визначено якісні та кількісні характеристики автостанційних послуг, які визначають привабливість тої чи іншої автостанції безпосередньо з точки зору споживача.

Крім того, зазначеним додатком визначені вимоги щодо атестації автостанцій за тим чи іншим класом з точки зору привабливості отримання автоперевізниками обов'язкових автостанційних послуг, пов'язаних з відправленням та прибуттям автобусів згідно з розкладом руху, серед яких:

- загальна кількість платформ для прибуття, відправлення автобусів;



- наявність кімнат для тривалого відпочинку водіїв;
- наявність майданчику для відстою автобусів;
- наявність обов'язкової візуальної інформації, системи інформування водіїв

про умови дорожнього руху.

Таким чином, автостанції, які атестовані за першим класом, мають більш розвинуту інфраструктуру для забезпечення потреб як пасажирів, так і автоперевізників, що у свою чергу, сприятиме більшому пасажиропотоку, у порівнянні з автостанціями, які атестовані за другим-п'ятим класом.

У зв'язку з зазначеним, перевізник, бажаючи отримати більші фінансові доходи, зацікавлений в укладанні договорів про надання обов'язкових автостанційних послуг, пов'язаних з відправленням та прибуттям автобусів згідно з розкладом руху, із суб'єктом господарювання, автостанції якого забезпечують надання автостанційних послуг більш високої якості. Отже, автостанції, клас яких є нижчим у порівнянні з автостанціями, послугами яких вже користується перевізник, не може розглядатися останнім як належна альтернатива, оскільки це призведе до відтоку пасажирів та значних фінансових витрат, пов'язаних з необхідністю залучення пасажирів на обслуговування до потенційної автостанції. Крім того, у разі наявності маршруту, за яким послуги з перевезення надаються декількома перевізниками та проходять через одну і ту ж автостанцію, зміна автостанції одним із перевізників на автостанцію нижчого класу атестації, може призвести взагалі до повної втрати пасажиропотоку таким автоперевізником.

Аналізуючи інформацію, яка була отримана у ході проведення розслідування у справі, Відділенням було встановлено, що автостанції інших суб'єктів господарювання, що розташовані у м. Миколаєві, м. Южноукраїнськ та м. Первомайськ Миколаївської області, атестовані за нижчим класом вимог до автостанцій, а отже, не можуть, за існуючих умов функціонування ринку, розглядатись перевізниками як належна альтернатива автостанційним послугам ПрАТ «МОПАС», які за своїми якісними та кількісними характеристиками, є більш привабливими для споживачів (пасажирів та перевізників).

Крім того, обрання перевізниками інших суб'єктів господарювання, які володіють автостанціями у таких населених пунктах, як м. Вознесенськ Миколаївської області та село Коблеве Березанського району Миколаївської області, пов'язано із значними обмеженнями економічного та адміністративного характеру, а саме – необхідності врегулювання договірних відносин з потенційними надавачами послуг, внесення змін до існуючих паспортів маршруту, погодження змін із організатором перевезень, тощо.

Наявність значних бар'єрів, якими обумовлено вільний вибір тої чи іншої автостанції, також підтверджується і інформацією, отриманою від перевізників, яким ПрАТ «МОПАС» надає обов'язкові автостанційні послуги.

Листом від 30.06.2016 №118 ТДВ «Автомобіліст» звернуло увагу територіального відділення на те, що на даний момент ТДВ «Автомобіліст» має можливість обирати автостанцію, яка надаватиме перевізнику обов'язкові автостанційні послуги. При цьому, вказаним перевізником зазначено, що основним критерієм при виборі автостанції є **стабільний та постійний пасажиропотік та розвинута інфраструктура на автостанціях**, а також добросовісне виконання договірних відносин між перевізником та суб'єктом господарювання – надавачем послуг. Крім того, ТДВ «Автомобіліст» на запитання Відділення щодо користування послугами, пов'язаними з відправленням та прибуттям автобусів згідно з розкладом руху, саме на автостанціях ПрАТ «МОПАС» у містах Вознесенськ та Южноукраїнськ Миколаївської області, а також у самому обласному центрі – м. Миколаєві за наявності у межах перелічених населених пунктів автостанцій інших суб'єктів господарювання, зазначило, що автостанції Товариства **оборані у зв'язку зі стабільним та постійним пасажиропотоком, а також розвиненою інфраструктурою.**

Виходячи із змісту повідомленою інформації, головним критерієм обрання перевізником автостанції того чи іншого суб'єкта для надання послуг, з відправленням та прибуттям автобусів, є **постійний та стабільний пасажиропотік. Тобто, наявність у межах одного населеного пункту іншої автостанції за умов стабільного пасажиропотоку на автобусні маршрути перевізника, які проходять саме через**

автостанцію, з якою вже укладено відповідний договір, не може бути розглянута як належна альтернатива для отримання обов'язкових автостанційних послуг таким перевізником. Зазначене знаходить своє відображення і у інших поясненнях автоперевізників, наданих на адресу Відділення.

Листом від 30.06.2016 №297 ТДВ «Оріон-Авто» повідомило, що здійснює перевезення пасажирів на 48-ми маршрутах, які проходять через автостанції ПрАТ «МОПАС», розміщені у Миколаївській області. При цьому, зазначеним суб'єктом господарювання також наголошено на можливості вибору іншої автостанції, однак, зазначено, що головним критерієм вибору є **стабільний та постійний пасажиропотік та розвинута інфраструктура на автостанціях.**

ТОВ «Турист» листом від 30.06.2016 №381 повідомляє територіальне відділення про те, що автостанції, через які проходять автобусні маршрути, не обирались ним самостійно. Автостанції ПрАТ «МОПАС» на маршрутах, які проходять через місто Миколаїв, міста Вознесенськ та Южноукраїнськ Миколаївської області, а також села Коблеве Березанського району Миколаївської області, **були закладені в маршрути ще при внесенні їх на конкурс.**

Також, ТОВ «Турист» повідомляє, що за наявності декількох автостанцій в межах одного населеного пункту, через який проходить існуючий маршрут або ж які виносять на конкурс, ТОВ «Турист» має можливість, за необхідності, змінити автостанцію, яка надаватиме підприємству обов'язкові автостанційні послуги. При виборі автостанцій суб'єкта господарювання-надавача послуг, ТОВ «Турист» **надає перевагу контрагенту, який може максимально задовольнити потреби населення, надаючи послуги на відповідному рівні.**

Листом від 04.07.2016 №60 ПП «Євротранс Юг» повідомило, що здійснює обслуговування 12 маршрутів, які проходять через автостанції ПрАТ «МОПАС» у Миколаївській області. Обрання автостанцій саме ПрАТ «МОПАС» у населених пунктах, у яких розташовуються автостанції інших суб'єктів господарювання, ПП «Євротранс Юг» пояснює співпрацею з Товариством на протязі багатьох років. При цьому, при виборі автостанцій перевізник керується **кращими факторами технологічного та економічного характеру.**

Листом від 07.07.2016 №344 до Відділення надійшла інформація від ТОВ «Гаджиев», яким здійснюється перевезення на 31 маршруті, який приходить через автостанції ПрАТ «МОПАС». Стосовно обрання ТОВ «Гаджиев» автостанцій ПрАТ «МОПАС» для надання послуг у місті Миколаєві, м. Вознесенську та м. Южноукраїнську Миколаївської області, де наявні інші автостанції, ним було наведено наступне: зазначені автостанції передбачені затвердженими замовниками перевезень розкладами руху автобусів на маршрутах **де, безпосередньо, визначені зазначені автостанції, а також у зв'язку з тим, що під час їх обслуговування в попередні періоди, перевізники отримували автостанційні послуги на зазначених автостанціях.**

З приводу обрання автостанції ПрАТ «МОПАС» у селі Коблеве Березанського району Миколаївської області, ТОВ «Гаджиев» вказує на недосягненні домовленостей з приводу укладення договору на отримання автостанційних послуг з іншими суб'єктами господарювання. Тобто, зазначене підтверджує наявність адміністративних бар'єрів, якими обумовлюється наявність вільної конкуренції на ринку.

Крім того, ТОВ «Гаджиев» зазначено, що основним критерієм вибору автостанції для отримання автостанційних послуг, є **наявність відповідних автостанцій, безпосередньо у затверджених замовниками перевезень розкладах руху автобусів на маршрутах, а також автостанцій, на яких перевізники в попередні періоди, отримували автостанційні послуги.**

Листом від 17.06.2016 №170 ТОВ «Каховське автотранспортне підприємство 16506» (надалі – ТОВ «Каховське АТП 16506») зазначило, що підприємство має можливість обирати декілька автостанцій, які надаватимуть обов'язкові автостанційні послуги, в межах одного населеного пункту, **однак перевага у наданні послуг надана саме автостанціям ПрАТ «МОПАС», у зв'язку з наявністю більшого пасажиропотоку на міжобласному**

**маршруті.**

ПП «Корсар» листом від 23.06.2016 №85 зазначило, що більш як 10 років будь-яких пропозицій від надання автостанційних послуг від інших автовокзалів не отримувало. Цим же листом перевізник зазначає, що ПП «Корсар» має можливість за наявності декількох автостанцій в межах одного населеного пункту, через який проходить існуючий маршрут або ж маршрут який виносить на конкурс, обрати автостанцію, яка надаватиме обов'язкові послуги. Основні критерії при виборі автостанцій суб'єкта господарювання є **економічні та технологічні фактори.**

Крім того, у ході розгляду справи Відділення було одержано інформацію від ТОВ «Гюнсел» (лист від 12.07.2016 №12/07-01), яке у досліджуваній період не мало господарських відносин з ПрАТ «МОПАС», пов'язаних з одержанням автостанційних послуг. Однак, зазначеним автоперевізником, як незалежним та потенційним споживачем автостанційних послуг Товариства, було повідомлено, що при виборі автостанцій на обслуговуючому маршруті, враховуються наступні фактори:

- відповідність автостанції технологічним вимогам, що пред'являються до автостанцій;
- наявність відповідного рівня атестації автостанції;
- зручна транспортна інфраструктура.

Також, ТОВ «Гюнсел» було повідомлено, що у період з початку 2014 року по 31.12.2014 для надання обов'язкових автостанційних послуг обрано одну із автостанцій ПрАТ «МОПАС» - АС «Миколаївський міжміський автовокзал» **саме з причини чималого пасажиропотоку, який нею обслуговується.**

Тобто, зазначена інформація лише підтверджує, що автостанції інших суб'єктів господарювання не завжди можуть виступати, з точки зору споживачів послуг - автоперевізників, належною альтернативою послугам, які надаються ПрАТ «МОПАС». Вибір пасажирями тої чи іншої автостанції для отримання відповідних послуг також обумовлено визначеними паспортами автобусного маршруту автостанціями.

**Отже, територіальні межі ринку надання автостанційних послуг визначаються межами автостанцій, які зазначені організатором перевезення у паспорті маршруту, та які розташовані на території населених пунктів Миколаївської області.**

Відповідно до абзацу третього частини першої статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкт господарювання займає монопольне (домінуюче) становище на ринку товару, якщо:

- на цьому ринку у нього немає жодного конкурента;
- не зазнає значної конкуренції внаслідок обмеженості можливостей доступу інших суб'єктів господарювання щодо закупівлі сировини, матеріалів та збуту товарів, наявності бар'єрів для доступу на ринок інших суб'єктів господарювання, наявності пільг чи інших обставин.

Виходячи з результатів проведеного дослідження, згідно абзацу третього частини першої статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» **ПрАТ «МОПАС» за результатами діяльності протягом 2014-2016 років та з січня по поточний період 2017 року є таким, що займає монопольне (домінуюче) становище на ринку автостанційних послуг, зокрема обов'язкових послуг, що надаються суб'єктам господарювання - автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах за маршрутами, до яких, згідно затверджених паспортів цих маршрутів, включено автостанції Товариства, що розташовані у населених пунктах Миколаївської області, як таке, що не зазнає значної конкуренції внаслідок обмеженості можливостей доступу інших суб'єктів господарювання щодо збуту товарів та наявності бар'єрів для доступу на ринок.**

**Нормативно-правове регулювання відносин, що виникають на ринку надання автостанційних послуг між ПрАТ «МОПАС» та суб'єктами господарювання-автомобільними перевізниками, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, здійснюється на підставі наступних законодавчих актів, зокрема Закону України**

«Про автомобільний транспорт»; Правил надання послуг автомобільного транспорту та Порядку регулювання діяльності автостанцій.

Згідно частини першої статті 32 Закону України «Про автомобільний транспорт» відносини автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, із власниками автостанцій, визначаються договором.

Частиною другою цієї ж статті Закону України «Про автомобільний транспорт», визначено, що предметом договору автомобільного перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, з власниками автостанцій, є надання послуг та виконання робіт, пов'язаних з відправленням і прибуттям пасажирів.

Обов'язок щодо укладення такого договору з автомобільним перевізником, відповідно до законодавства покладено на власників автостанцій.

Відповідно до пункту 5.1. Порядку регулювання діяльності автостанцій, відносини власника автостанції та перевізника, що здійснює перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування (надалі - перевізник), які проходять через автостанцію, згідно з пунктом 114 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, визначаються договором про надання послуг автостанціями, примірна форма якого затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 30.11.2010 №860.

Згідно пункту 5.2. Порядку регулювання діяльності автостанцій, на обумовлений сторонами строк **договором визначаються:**

1. перелік та обсяги обов'язкових та інших послуг, що надаються автостанцією перевізникові;
2. вартість обов'язкових послуг у відсотках від загальної суми вартості проїзду від реалізованих через каси автостанцій квитків та порядок проведення розрахунків;
3. порядок та строки погодження додаткових рейсів;
4. умови для відпочинку водіїв та відстою автобусів на території автостанції;
5. **строки перерахування автостанцією коштів від продажу квитків згідно з пунктом 4.4 розділу IV цього Порядку, розмір неустойки за кожний день прострочення перерахунку;**
6. умови щоденного (міжзмінного) відпочинку водіїв (у разі надання послуги);
7. умови перевірки технічного стану автобусів (у разі надання послуги);
8. умови зберігання автобусів (у разі надання послуги).

Тобто, *зазначені умови є істотними умовами Договору.*

Згідно пункту 5.3. Порядку регулювання діяльності автостанцій, **власник зобов'язаний укласти з перевізником договір про надання послуг автостанції** за наявності у перевізника договору про організацію перевезень з Радою міністрів Автономної Республіки Крим, обласною державною адміністрацією чи дозволу Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті на перевезення пасажирів на маршруті загального користування, розкладом руху якого передбачено заїзд на автостанцію власника.

З метою здійснення детального вивчення умов укладених ПрАТ «МОПАС» з автомобільними перевізниками договорів про надання послуг автостанцією, Відділенням було проаналізовано договори про продаж квитків та надання послуг на автостанціях ПрАТ "МОПАС", укладених між ПрАТ "МОПАС" та автоперевізниками.

Так, листом від 20.07.2015 №416 ПрАТ «МОПАС» було надано до територіального відділення належним чином завірену копію Договору про продаж квитків та надання послуг на автостанціях ПрАТ «МОПАС» від № «(інформація з обмеженим доступом)» (надалі - Договір №«(інформація з обмеженим доступом)»), укладеного Товариством з фізичною особою-підприємцем «(інформація з обмеженим доступом)», що здійснює пасажирські перевезення за маршрутом: «Вознесенськ-Хмельницький» та «Хмельницький-Вознесенськ».

Предметом, цього Договору є:

1. Зобов'язання Товариства, які воно приймає на себе за дорученням Перевізника, по наданню на території власних автостанцій комплексу послуг, пов'язаних з організацією та здійсненням процесу прийняття та відправлення пасажирів транспортом Перевізника, продаж проїзних квитків для населення, диспетчерського управління, організація прибуття і

відправлення автобусів з облаштованих платформ, інформування водіїв відносно умов дорожнього руху на маршруті, а також надання інших послуг у відповідності до вимог Закону України "Про автомобільний транспорт" та правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

2. Зобов'язання Товариства перед Перевізником по виконанню предмету договору розповсюджується по відношенню до визначених маршрутів загального користування, що виконуються Перевізником.

Термін дії вказаного договору відповідно до пункту 7.1. встановлюється з 01.01.2012 по 31.12.2012. У випадку відсутності за 15 днів до закінчення терміну дії Договору заяви від будь-якої сторони про перегляд умов чи розірвання цього договору, строк його дії автоматично пролонгується на наступний календарний рік. Сторони не надали до Відділення відомостей (документів), які б свідчили про припинення дії даного договору. Тобто, є підстави вважати, що вказаний договір є чинний станом на теперішній час.

Розділом 3 цього Договору регулюється порядок взаєморозрахунків між сторонами. Так, згідно пункту 3.2. грошові кошти в сумі 85 % тарифу реалізованих квитків (тобто, чистої вартості узгодженого тарифу на перевезення, без врахування додаткових зборів та ПДВ), підлягають перерахуванню на розрахунковий рахунок Перевізника. Розрахунок Об'єднання з Перевізником здійснюється **1 раз в 10 днів** по поточному стану рахунків на основі відомостей касового продажу за формою Ф20-АСС, які є основою для розрахунків. Остаточні взаєморозрахунки за результатами кварталу здійснюються на підставі підписаного сторонами акту виконаних робіт і акту звірки взаєморозрахунків не пізніше 20-го числа місяця, наступного за звітним кварталом.

Як встановлено Відділенням, наведений порядок розрахунків не відповідає законодавству, оскільки згідно пункту 4.4. Порядку регулювання діяльності автостанцій, власник **зобов'язаний перераховувати перевізникові** сумарну вартість проїзду за реалізовані через каси автостанцій квитки та вартість перевезення багажу (за вирахуванням плати за обов'язкові послуги) у строк, передбачений договором між ними, але **не пізніше п'яти банківських днів** з дня відправлення відповідного рейсу.

Крім цього, відповідно до пункту 2.1.6. Примірного договору про надання послуг автостанцією (надалі – Примірний договір), затвердженого Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 30.11.2010 №860 власник автостанції зобов'язаний перераховувати кошти від продажу квитків на проїзд в автобусі та за перевезення багажу Перевізникові **не пізніше п'яти днів** з дня відправлення відповідного рейсу, за вирахуванням коштів за обов'язкові послуги Власника.

Згідно пункту 3.2. Примірного договору, Власник перераховує Перевізникові кошти від продажу квитків на проїзд в автобусі, за перевезення багажу, а також страхові платежі (якщо Перевізник здійснює страхування пасажирів без участі Власника) протягом **п'яти днів** з дня відправлення відповідного рейсу шляхом безготівкового переказу на рахунок Перевізника.

Тобто, за змістом зазначених правових норм, термін (періодичність) розрахунків між сторонами визначається договором, і при цьому дана умова договору повинна відповідати законодавству, тобто, **строк здійснення перерахунку коштів перевізникові** за реалізовані через каси автостанцій квитки та вартість перевезення багажу **не може бути більший, ніж 5 банківських днів.**

Положення статті 1 Закону України «Про платіжні системи та переказ коштів в Україні» надають наступне визначення терміну операційний день – частина робочого дня банку або іншої установи - учасника платіжної системи, протягом якої приймаються від клієнтів документи на переказ і документи на відкликання та можна, за наявності технічної можливості, здійснити їх обробку, передачу та виконання. Тривалість операційного дня встановлюється банком або іншою установою - учасником платіжної системи самостійно та закріплюється в їх внутрішніх нормативних актах.

У свою чергу, листом від 06.11.2015 №652 ПрАТ «МОПАС» з приводу встановлення у договорах з перевізниками 10-денного терміну перерахунку коштів за продані квитки надає наступні пояснення.

Термін перерахування коштів на рахунок перевізника від продажу квитків на проїзд в автобусі та за перевезення багажу, в основному складає 10 днів. При цьому, Товариство зазначає, що договір – це домовленість двох або більше сторін, спрямована на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків. Тобто, перед укладанням договору, сторони обговорюють всі умови, які б задовольняли обидві сторони та керуються статтею 181 Господарського кодексу України. Як доказ того, що договори про продаж квитків та надання послуг на автостанціях ПрАТ «МОПАС», задовольняють обидві сторони, Товариство зазначає про відсутність протоколів розбіжностей щодо строків розрахунків.

Крім того, Товариство зауважує, що підпунктом 2 пункту 4 статті 179 «Загальні умови укладання договорів, що породжують господарські зобов'язання» Господарського кодексу України, передбачено поняття «примірна форма договору»: «примірний договір, рекомендований органом управління суб'єктам господарювання для використання при укладенні ними договорів, це коли сторони мають право за взаємною згодою змінювати окремі умови, передбачені примірним договором, або доповнювати його зміст».

Також, Товариство зазначає, що положення Порядку регулювання діяльності автостанцій не містять жодного слова щодо періодичності здійснення розрахунків з перевізниками.

Виходячи з зазначеного, Товариство вважає, що встановлена періодичність розрахунків (1 раз в 10 днів) не завдає збитків окремим суб'єктам господарювання.

**За результатами аналізу наведених доводів Товариства, Відділення наголошує на наступному.**

Положеннями статті 184 Господарського кодексу України (надалі - ГКУ) передбачено особливості укладання господарських договорів на основі примірних і типових договорів.

Згідно частини третьої статті 184 ГКУ укладення господарських договорів на основі примірних і типових договорів повинно здійснюватися з додержанням умов, передбачених статтею 179 цього Кодексу, не інакше як шляхом викладення договору у вигляді єдиного документа, **оформленого згідно з вимогами статті 181 цього Кодексу та відповідно до правил, встановлених нормативно-правовими актами щодо застосування примірного або типового договору.**

Відповідно до частини четвертої статті 179 ГКУ при укладенні господарських договорів сторони можуть визначати зміст договору на основі, зокрема примірного договору, рекомендованого органом управління суб'єктам господарювання для використання при укладенні ними договорів, коли сторони мають право за взаємною згодою змінювати окремі умови, передбачені примірним договором, або доповнювати його зміст.

Як вже було зазначено, Примірна форма договору про надання послуг автостанціями, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 30.11.2010 №860 та містить положення, **якими чітко встановлено 5-ти денний термін перерахування власником автостанції перевізникам коштів від продажу квитків на проїзд в автобусі та за перевезення багажу.**

Отже, зазначений термін встановлений не лише Примірною формою договору, як на тому наполягає Товариство, але й є **законодавчо визначеним**, а саме – закріпленим у пункті 4.4. Порядку регулювання діяльності автостанцій. Таким чином, посилення Товариства на право не дотримання встановленого законодавством терміну перерахунку грошових коштів, при укладенні договірних відносин з автоперевізниками, є недоречним.

Наведене свідчить, що ПрАТ «МОПАС», користуючись власним монопольним становищем, **змінив зміст**, а саме - **істотні умови** договорів, укладених з автоперевізниками шляхом **встановлення для себе більш вигідних умов** - більш тривалого терміну (10 днів)

перерахування коштів на рахунок перевізника від продажу квитків на проїзд в автобусі та за перевезення багажу.

Як було зазначено вище, **вказаний строк визначено нормативно - правовим актом, який є обов'язковим для виконання на території України, і не може перевищувати п'яти днів.**

У ході розгляду справи Відділенням були досліджені обставини, пов'язані з фактичним додержанням нормативно-встановлених термінів перерахування Відповідачем коштів автомобільним перевізникам.

Крім того, листом від 22.06.2016 №369 ПАТ «МОПАС» було надано копії чинних станом на 22.06.2016 договорів про продаж квитків та надання послуг на автостанціях Товариства, зокрема з наступними перевізниками: *«(інформація з обмеженим доступом)»*.

Положення пункту 3.2. зазначених договорів є аналогічними та встановлюють, що перерахунок грошових коштів в сумі 85 % підлягають перерахуванню на розрахунковий рахунок Перевізника. **Розрахунок Об'єднання з Перевізником здійснюється 1 раз в 10 днів по поточному стану рахунків на основі відомостей касового продажу за формою Ф20-АСС, які є основою для розрахунків.**

Також, зазначеним листом Товариством було надано інформацію щодо термінів перерахування грошових коштів від продажу квитків, які визначені положеннями договорів, укладених ПрАТ «МОПАС» з усіма автоперевізниками, що отримують або мали намір отримувати послуги на автостанціях Відповідача. Виходячи з наданої інформації, **положення 109 укладених із автоперевізниками договорів містять вищенаведені умови щодо перерахування коштів за продані квитки та вартість перевезення багажу.**

Водночас, договори, які укладені з такими перевізниками: *«(інформація з обмеженим доступом)»* містить наступні положення, якими регламентується порядок здійснення **взаєморозрахунків: «видавати кошти від продажу квитків на проїзд в автобусі та за перевезення багажу Перевізникові не пізніше п'яти банківських днів з дня відправлення відповідного рейсу, за вирахуванням коштів за обов'язкові послуги Власника».**

При цьому, слід зазначити, що Додатковою угодою №1 до договору, укладеного з *«(інформація з обмеженим доступом)»*, сторонами було погоджено зміни до пункту 3.2. зазначеного договору, відповідно до яких, **розрахунок за продані ПрАТ «МОПАС» квитки та вартість багажу має здійснюватись 1 раз в 5 днів за поточним станом взаєморозрахунків на основі відомостей касового продажу квитків за формою Ф20-АСС.**

Положення договорів, які укладені ПрАТ «МОПАС» з рештою перевізників встановлюють, що взаєморозрахунок за результатами місяця проводиться на основі підписаного сторонами акту виконаних робіт, який складається щомісячно не пізніше 20-го числа місяця, наступного за звітним.

Таким чином, згідно з повідомленою ПрАТ «МОПАС» інформацією Товариством у договорах з більшістю автоперевізників, яким надаються обов'язкові послуги, не дотримано законодавчо визначеного терміну проведення взаєморозрахунків за продані квитки та вартість перевезення багажу.

За результатами аналізу інформації, пояснень та документів, якими підтверджено фактичне перерахування ПрАТ «МОПАС» окремим автоперевізникам коштів за продані квитки та перевезення багажу, Відділенням встановлено наступне.

На вимогу територіального відділення від 10.06.2016 №1-292/80-827 ПрАТ «МОПАС» листом від 04.07.2016 №381 було надано копії касових відомостей автостанції Товариства – Миколаївський міжміський автовокзал на рейси сполученням «Миколаїв-Київ» від 05.03.2016, які виконувались такими автоперевізниками: *«(інформація з обмеженим доступом)»* (рейс 0035 Миколаїв-Київ); *«(інформація з обмеженим доступом)»* (рейс 0172-2 Миколаїв-Київ); *«(інформація з обмеженим доступом)»* (рейс 0590 Херсон-Київ); *«(інформація з обмеженим доступом)»* (рейс 0797 Миколаїв-Київ); *«(інформація з обмеженим доступом)»* (рейс 0651 Миколаїв-Київ); *«(інформація з обмеженим доступом)»* (рейс 0471 Миколаїв-Чернігів); *«(інформація з обмеженим доступом)»*

доступом)» (рейс 0675 Миколаїв-Київ); «(інформація з обмеженим доступом)» (рейс 0239 Миколаїв-Бориспіль). Цим же листом Товариство надало копії журналів проводок, які підтверджують перерахунок ПрАТ «МОПАС» коштів за продані квитки на вищенаведені рейси автомобільним перевізникам.

Так, відповідно до відомості №d0310824-61ca-4b37-81b7-a2fdc9e14d3a ПрАТ «МОПАС» було реалізовано квитки на рейс 0035 Миколаїв-Київ, який здійснювався **05.03.2016** перевізником – «(інформація з обмеженим доступом)» на загальну суму 3382,53 грн. та вартість за перевезення багажу – 146,85 грн. При цьому, кошти, які мають бути перераховані перевізнику за проїзд, тобто реалізовані квитки склали – 2839,71 грн. та перевезення багажу 124,85 грн. Відповідно до журналу проводок за 10.03.2016-31.03.2016 3611,31; Контрагенти: «(інформація з обмеженим доступом)», розрахунок з вищенаведеним перевізником здійснювався **14.03.2016**, а саме – Товариством на рахунок «(інформація з обмеженим доступом)» було перераховано суму у розмірі 70000 грн.

При цьому на уточнюючий запит Відділення від 01.08.2016 №1-292/80-1061 щодо надання розшифровки зазначеної суми, ПрАТ «МОПАС» листом від 11.08.2016 №448 повідомило, що відповідно до журналу проводок з 10.03.16-31.03.16 суми, зокрема у розмірі 70000 грн. були перераховані за призначенням платежу – «продаж квитків». У доданій таблиці Товариство вказує, що зазначена сума включає продаж квитків на рейс 0035 Миколаїв-Київ, здійснений у період з 01.03.2016-31.03.2016.

Виходячи із зазначеного, фактично вартість реалізованих квитків на зазначений рейс перевізника – «(інформація з обмеженим доступом)» була перерахована Товариством на рахунок останнього **лише на дев'ятий день** після відправлення автобуса у рейс, що становить шостий банківський день з дня відправлення. Отже, ПрАТ «МОПАС» було порушено терміни перерахунку коштів зазначеному перевізнику, які визначені положеннями пункту 4.4. Порядку регулювання діяльності автостанцій.

Відповідно до даних відомості №5adc6295-99bc-45d3-8021-796264bdec29 з продажу квитків на рейс 0172-2 Миколаїв-Київ «(інформація з обмеженим доступом)» **05.03.2016**, Товариством було реалізовано квитки на загальну суму 2287,29 грн. та вартість за перевезення багажу 92,04 грн. При цьому, кошти, які підлягали перерахунку перевізникові склали 1 966,14 грн. Згідно даних Журналу проводок за 11.03.16-31.03.16 3611,311; Контрагенти: «(інформація з обмеженим доступом)», ПрАТ «МОПАС» 15.03.2016 на рахунок «(інформація з обмеженим доступом)» було перераховано суму у розмірі – 30 000 грн. Листом від 11.08.2016 №448 Товариство повідомило, що всі кошти, відповідно до журналу проводок з 11.03.16-31.03.16, за призначенням платежу – «продаж квитків» були перераховані перевізнику за наведеним переліком рейсів. У доданій таблиці Товариство вказує, що зазначена сума включаючи продаж квитків на рейс 0172-2 Миколаїв-Київ була перерахована «(інформація з обмеженим доступом)» **22.03.2016**.

Таким чином, ПрАТ «МОПАС» було перераховано вартість квитків на вказаний рейс у строк, який перевищує встановлений законодавством **на 6 банківських днів**.

Згідно відомості з продажу квитків на рейс 0590 Херсон-Київ, який здійснювався 05.03.2016 перевізником – «(інформація з обмеженим доступом)», №07f9f18a-a132-425f-96d6-26c581687443, ПрАТ «МОПАС» було реалізовано квитки на загальну суму 190,89 грн., з них 166,09 грн. підлягали перерахуванню «(інформація з обмеженим доступом)». Виходячи із журналу проводок за 10.03.16-31.03.16 3611,31; Контрагенти: «(інформація з обмеженим доступом)» 6000 грн. було перераховано ПрАТ «МОПАС» 14.03.2016 зазначеному перевізнику, що підтверджується відомостями, які були надані на адресу територіального відділення листом Товариства від 11.08.2016 №448. Отже, ПрАТ «МОПАС» не було додержано 5-ти денного терміну для перерахування коштів вказаному автоперевізнику.

Аналогічні обставини були встановлені Відділенням і за іншими перевізниками, які здійснювали пасажирські перевезення 05.03.2016 за маршрутом Миколаїв-Київ та використовували при цьому послуги автостанцій Товариства. Так, ПрАТ «МОПАС» було здійснено перерахування «(інформація з обмеженим доступом)» коштів за реалізовані квитки та вартість перевезення багажу (рейс 0651 «Миколаїв-Київ») у 9-денний термін



(протягом 6 банківських днів) з дня відправлення автобусу у рейс.

При цьому слід зазначити, що таким перевізникам, як «*(інформація з обмеженим доступом)*» (рейс 0797 «Миколаїв-Київ») та «*(інформація з обмеженим доступом)*» (рейс 0675 «Миколаїв-Київ») перерахунок було зроблено з додержанням вимог Порядку регулювання діяльності автостанцій.

Також Відділенням у ході розгляду справи були досліджені обставини, пов'язані з перерахуванням вартості проданих квитків на рейси інших перевізників, здійснених в інших напрямках.

Так, відповідно (лист від 04.07.2016 №381) до Журналу проводок та відомості продажу квитків №a2dab43d-e68f-457b-aada-d760d049f496 на рейс 0549-1 «Запоріжжя-Одеса», який здійснювався перевізником «*(інформація з обмеженим доступом)*» 05.03.2016, були перераховані 11.03.2016. При цьому, в договорі із вказаним перевізником встановлено **5-ти денний термін для перерахунки зазначених коштів.**

Відповідно до відомості продажу квитків №95ee7f05-8d66-414e-a5bf-62d49b8c7854 на рейс 0559-2 «Донецьк-Одеса», який здійснювало **05.03.2016** «*(інформація з обмеженим доступом)*», ПрАТ «МОПАС» було реалізовано квитків на суму – 133,87 грн., при цьому 113,79 грн. підлягали перерахуванню перевізнику. Відповідно до журналу проводок за 10.03.2016-31.03.2016 3611,31; Контрагенти: «*(інформація з обмеженим доступом)*» зазначена сума перерахована на рахунок ТОВ «Укрбус» **15.03.2016, тобто на 10 день після відправлення автобусу у рейс.** Умови укладеного з вказаним перевізником Договору №11-1/138, зокрема **пункт 3.2. передбачають перерахунок 1 раз в 10 днів.**

Листом від 04.07.2016 №381 Товариством було надано відомість про продаж квитків №954908c6-34fb-4a6b-9ac9-ac49cd9dfc3b, згідно якої ПрАТ «МОПАС» було реалізовано квитки на загальну суму 78,3 грн., 68,9 грн., яка підлягала перерахуванню перевізникові за рейсом 0061 «Херсон-Білгород-Дністровський», який здійснювався «*(інформація з обмеженим доступом)*» **05.03.2016.** При цьому, відповідно до даних журналу проводок за 10.03.16-31.03.16 3611,31; Контрагенти: «*(інформація з обмеженим доступом)*» перерахунок було здійснено **22.03.2016, тобто із значним порушенням законодавчо встановлених термінів такого перерахунку.**

Досліджуючи фактичні обставини, пов'язані із невідповідністю законодавчо встановленого терміну, відведеного автостанції для перерахування коштів перевізникам за реалізовані квитки та вартість перевезення багажу, який встановлено у договорах, укладених ПрАТ «МОПАС» з автомобільними перевізниками, територіальним відділенням було запитано відповідні пояснення у перевізників, у тому числі з питань вагомості впливу коштів, які надходять від автостанцій на фінансово-господарську діяльність останніх.

Листом від 30.06.2016 №118 «*(інформація з обмеженим доступом)*», яке здійснює обслуговування 17 маршрутів, які проходять через автостанції ПрАТ «МОПАС», що розташовані у Миколаївській області, повідомило наступне.

Суми коштів, які надходять від ПрАТ «МОПАС» за продаж квитків та за перевезення багажу, мають вирішальний вплив на фінансовий стан «*(інформація з обмеженим доступом)*» та його забезпеченість оборотними коштами. Надходження коштів від Товариства не пізніше п'яти банківських днів з дня відправлення відповідного рейсу **матиме позитивний вплив на фінансово-господарське становище** «*(інформація з обмеженим доступом)*».

«*(інформація з обмеженим доступом)*» листом від 30.06.2016 №297 також наголошено на позитивному впливі на господарську діяльність коштів, які б надходили від ПрАТ «МОПАС» у 5-ти денний термін.

«*(інформація з обмеженим доступом)*» листом від 30.06.2016 №381 повідомлено про відсутність значного впливу терміну перерахування грошових коштів на його рахунок від ПрАТ «МОПАС», однак, при цьому зазначило, що такі кошти використовуються у господарській діяльності.

Листом від 04.07.2016 №60 «*(інформація з обмеженим доступом)*» **зазначає про**

**позитивний вплив грошових коштів, які надходять від ПрАТ «МОПАС», на фінансовий стан підприємства та забезпеченість оборотними коштами.** Водночас, перевізник зазначив про відсутність позитивного впливу, якщо зазначені грошові кошти будуть надходити у 5-ти денний термін.

«(інформація з обмеженим доступом)» у листі від 07.07.2016 №344 було наголошено на позитивному впливі коштів, які надходять від продажу квитків та вартості перевезень багажу, на фінансовий стан підприємства так, як забезпечують збільшення оборотних коштів товариства. Водночас, зазначено, що станом на теперішній час, проведені із ПрАТ «МОПАС» взаєморозрахунки, не мають негативних наслідків на фінансовий стан «(інформація з обмеженим доступом)».

«(інформація з обмеженим доступом)» листом від 24.06.2016 №276 зазначило, що кошти від продажу квитків та вартості перевезення багажу, підприємство використовує у власній господарській діяльності. При цьому, ним же зазначено про відсутність впливу своєчасності надходження таких коштів на фінансово-господарську діяльність підприємства, але в той же час, «(інформація з обмеженим доступом)» **зауважено про доцільність такого надходження щоденно, тобто в день відправлення автобусу у рейс.**

У своєму листі від 17.06.2016 «(інформація з обмеженим доступом)» зазначило, що суми коштів, які надходять від Товариства, не впливають на фінансовий стан «(інформація з обмеженим доступом)». У зв'язку із незначними обсягами реалізації, зміна термінів перерахунку коштів не матиме значимого впливу на фінансово-господарське становище «(інформація з обмеженим доступом)».

Листом від 23.06.2016 №85 «(інформація з обмеженим доступом)» **інформує територіальне відділення про позитивний вплив на фінансово-господарську діяльність підприємства коштів за реалізовані квитків та вартість перевезення багажу, які надходять від ПрАТ «МОПАС».** В той же час, перевізник вказує на відсутність будь-яких проблемних питань щодо зазначених перерахунків із Товариством.

Виходячи із наведених пояснень та інформації, повідомленої учасниками ринку автостанційних послуг, Відділення приходять до наступних висновків:

- автоперевізники використовують у власній господарській діяльності грошові кошти, які надходять від ПрАТ «МОПАС» за продаж квитків та вартість перевезення багажу на рейси, які вони обслуговують, що свідчить про важливість зазначеної статті доходу у загальній структурі виручки від реалізації товарів, робіт, послуг зазначених суб'єктів господарювання;
- автоперевізниками сконцентровано увагу на позитивному впливі таких надходжень на фінансовий стан підприємства та забезпеченість оборотними коштами;
- певними автоперевізниками повідомлено про відсутність, станом на теперішній час, проблемних питань, пов'язаних із взаєморозрахунками із ПрАТ «МОПАС»;
- зазначення окремими автоперевізниками інформації щодо відсутності будь-якого позитивного впливу на їх господарську діяльність дотримання ПрАТ «МОПАС» законодавчо визначених термінів перерахунку коштів за продані квитки, всупереч об'єктивним економічно-фінансовим факторам, є свідченням монопольної влади Товариства та намаганням уникнути можливих негативних наслідків, у вигляді ще більшого впливу на автоперевізників.

У зв'язку із зазначеним, Відділення наголошує, що відповідно до статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» порушенням у вигляді зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку **визнаються не лише дії суб'єкта господарювання, що фактично призвели до ущемлення інтересів споживачів, але й дії, які можуть призвести до можливості такого ущемлення та які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.**

Виходячи із фактично встановлених обставин справи, територіальним відділенням виявлено випадки, за яких Товариством не було додержано законодавчо визначених термінів перерахунку коштів за реалізовані квитки та вартість перевезення багажу автоперевізникам, які користуються обов'язковими автостанційними послугами Товариства.

Враховуючи важливість надходження зазначених грошових коштів, про що зазначено автоперевізниками у своїх поясненнях, недодержання строків для перерахування коштів за продані квитки та вартість багажу, призводить до можливості ущемлення інтересів перевізників. Перевізник фактично може бути позбавлений певний період часу користуватись своїми грошовими коштами. У той же час, ці кошти перебувають у розпорядженні Товариства. Наслідком цього може бути обмеження права споживачів послуг Товариства - автоперевізників, на своєчасне отримання грошових коштів за реалізовані через каси ПрАТ «МОПАС» квитки та вартість перевезень багажу, для подальшого розпорядження ними на власний розсуд, що матиме негативний вплив на господарську діяльність, зокрема виходячи із наступного.

Відповідно до визначень, які наведені у статті 1 Закону України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні»:

- **активи** – ресурси, контрольовані підприємством у результаті минулих подій, використання яких, як очікується, приведе до отримання економічних вигод у майбутньому;

- господарська операція – дія або подія, яка викликає зміни в структурі активів та зобов'язань, власному капіталі підприємства;

- **економічна вигода** – потенційна можливість отримання підприємством грошових коштів від використання активів;

Таким чином, наслідком господарської операції, яка полягає у перерахунку ПрАТ «МОПАС» на користь автоперевізника грошових коштів за реалізовані квитки та вартості перевезення багажу, є збільшення активів останнього, використання яких призведе до отримання ним економічних вигод у майбутньому.

Відповідно до пункту 5 Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 15 «Дохід», затвердженого Наказом Міністерства фінансів України від 29.11.1999 №290, (надалі – ПСБО 15) **дохід визнається під час збільшення активу або зменшення зобов'язання, що зумовлює зростання власного капіталу** (за винятком зростання капіталу за рахунок внесків учасників підприємства), за умови, що оцінка доходу може бути достовірно визначена.

Отже, дохід – це збільшення економічних вигод у вигляді надходження активів або зменшення зобов'язань, які призводять до зростання власного капіталу.

Враховуючи, що основним фінансовим ресурсом перевізників є кошти від реалізованих квитків на рейси, що ними обслуговуються, тобто кошти за надані пасажирам послуги з перевезення, дохід (виручка) від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) таких суб'єктів господарювання, відповідно до положень пункту 7 ПСБО 15 **визнається, у тому числі загальний дохід (виручка) від реалізації продукції, товарів, робіт або послуг без вирахування наданих знижок, повернення раніше проданих товарів та непрямих податків і зборів, які отримані від продажу квитків та вартість перевезеного багажу.**

Тобто, пряме збільшення доходу перевізника відбувається за рахунок збільшення надходжень грошових коштів за надані пасажирам послуги з перевезення.

При цьому, своєчасність надходження грошових коштів визначає зміни активів суб'єктів господарювання, а також його можливість здійснювати платежі за поточними зобов'язаннями (ліквідність) у майбутньому.

Для забезпечення сталого функціонування підприємства, безперервності здійснення процесу надання послуг, що призводить до отримання економічних вигод, а також забезпеченості виконання власних фінансових зобов'язань, поряд з основними засобами, необхідні **обігові фонди**, що включають до свого складу, у тому числі грошові кошти, які перебувають на рахунках підприємства. Спожиті в процесі виробництва або ж надання послуг обігові фонди залучаються до сфери обігу вже в товарній формі у вигляді готової продукції або ж наданих послуг, які після цього в міру їх реалізації переходять у грошову форму - грошові засоби в розрахунках, грошові засоби в касі підприємства та на його рахунку в банку. Товарна й грошова форми ресурсів, які перебувають у сфері обігу, належать до фондів обігу.

Таким чином, забезпеченість перевізників обіговими коштами прямо впливає на можливість надання послуг з перевезення та подальше отримання доходів від здійснення основного виду діяльності.

В той же час, слід зауважити, що грошові засоби, які забезпечують безперервність процесу виробництва і проведення розрахунків, становлять **обігові кошти підприємства**. При цьому, основними функціями, які виконують обігові кошти підприємства, є виробнича, сутність якої, як вже було зазначено, полягає у забезпеченості безперервності виробництва та розрахункова, яка забезпечує завершення процесу перетворення обігових коштів з товарної форми у грошову. Отже, обігові кошти забезпечують поточні потреби підприємства. При цьому, ритмічність, висока ефективність роботи підприємства залежать від його забезпеченості обіговими коштами, своєчасності та безперебійності їх надходження.

Враховуючи наведене, своєчасність надходження грошових коштів за реалізовані квитки на рахунки перевізників, впливає на їх забезпеченість обіговими коштами підприємства, що у свою чергу забезпечує безперервність надання послуг з перевезення пасажирів та підвищує ступінь оборотності капіталу, що сприяє більш швидкому перетворенню грошових коштів у товарну продукцію, а саме – послуг з перевезення та навпаки.

Крім того, забезпеченість обіговими коштами впливає і на платоспроможність суб'єктів господарювання-перевізників, яка визначається **можливістю своєчасного й повного виконання** власних платіжних зобов'язань за торговельними, кредитними та іншими операціями грошового змісту. У зв'язку з зазначеним, порушення Товариством законодавчо визначених термінів перерахунку грошових коштів за реалізовані квитки та вартість перевезення багажу може призвести до порушення перевізниками власних грошово-фінансових зобов'язань перед кредиторами.

Водночас, враховуючи, що грошові кошти, які одержують автоперевізники від ПрАТ «МОПАС», визначаються як контрольовані ресурси (активи) підприємства, тобто їх використання має призвести до отримання економічних вигод у майбутньому.

Як зазначено вище, економічна вигода – це потенційна можливість отримання грошових коштів підприємством від використання активів. Таким чином, у разі несвоечасності надходження грошових коштів за продаж реалізованих квитків та вартість перевезення багажу, перевізник на деякий час позбавляється можливості отримати економічну вигоду від їх використання у власній господарській діяльності. Перевізник фактично не може використовувати власні грошові кошти протягом певного періоду часу, наприклад, з метою отримання додаткового фінансового (процентного) доходу від їх використання або ж їх залучення в якості додаткового інвестиційного ресурсу, спрямованого на придбання основних фондів.

Підсумовуючи наведене, Відділення приходить до висновку, що дотримання ПрАТ «МОПАС» законодавчо визначених термінів перерахунку коштів за реалізовані квитки та вартість перевезення багажу, має вирішальний вплив на господарську діяльність перевізників, які надають послуги з перевезення та змушені використовувати з цією метою послуги Товариства. При цьому, недодержання Відповідачем терміну у 5 банківських днів може призвести до ущемлення інтересів споживачів його послуг - автоперевізників, що полягатиме у настанні негативних наслідків для останніх під час здійснення діяльності на ринку надання послуг з перевезення пасажирів. Так, перевізник, який обмежений у своїх правах на розпорядження власними фінансовими ресурсами, не може на належному рівні конкурувати з учасником ринку, який має значно більшу фінансову стійкість та за рахунок своєчасних фінансових надходжень може ефективно реагувати на зміну ринкової кон'юнктури, а також підвищувати результативність власної господарської діяльності за рахунок отримання додаткової економічної вигоди від використання коштів, які надходять від реалізації квитків на власні рейси.

Таким чином, дії Товариства можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів - автоперевізників шляхом обмеження, на певний строк, їх права на використання частини фінансових коштів, які їм належать в господарському обороті для поліпшення власної

фінансово-господарської діяльності та можливості отримання ними, як суб'єктом господарювання, додаткової фінансової вигоди.

«(інформація з обмеженим доступом)»

Листом від 11.07.2016 №395 ПрАТ «МОПАС» на адресу територіального відділення було надано пояснення щодо обставин, пов'язаних з укладанням договорів у редакції, яка не відповідає вимогам. Так, Товариством було зазначено, що при укладанні вищевказаних договорів, сторони (ПрАТ «МОПАС» та перевізники) добровільно та за взаємною згодою погодили найзручніший термін для здійснення перерахування коштів та встановили 10-ти денний термін.

Цим же листом Відповідачем зазначено, що жодного разу за шість років, від обох сторін (як від ПрАТ «МОПАС» так й від перевізників) не надходили пропозиції щодо перегляду даного терміну (як в сторону його збільшення (наприклад, 15-ти денний), так й у сторону його зменшення (наприклад, 5-тиденний).

На адресу ПрАТ «МОПАС» жодного разу не надходили від перевізників листи, додаткові угоди та/або протоколи розбіжностей щодо термінів розрахунків із перевізниками. Навіть, у тих перевізників, з якими до Договору про продаж квитків та надання послуг на автостанціях ПрАТ «МОПАС» є протоколи розбіжностей, відсутні пункти щодо термінів розрахунків.

Отже, це свідчить лише про те, що сторони добровільно встановили для себе найзручніший термін розрахунків.

Також, у цьому ж листі ПрАТ «МОПАС» зазначає, що Товариство не має принципової позиції щодо 10-тиденного терміну розрахунків із перевізниками та готове змінити даний термін на 5-тиденний, а саме:

- найближчим часом ПрАТ «МОПАС» підготує листа на адресу всіх перевізників із повідомленням останніх про зміну здійснення термінів розрахунків з 10-ти денного на 5-ти денний;
- також Товариство підготує проекти додаткових угод до існуючих договорів із перевізниками на внесення змін щодо термінів розрахунків з 10-тиденного на 5-денний;
- поки будуть відбуватися зміни у документах, ПрАТ «МОПАС» самостійно розпочне здійснювати розрахунки із перевізниками у 5-тиденний термін.

Листом від 15.08.2016 №454 ПрАТ «МОПАС» інформувало Відділення про направлення на адресу перевізників листів та проектів Додаткової угоди до договору про продаж квитків та надання послуг на автостанціях ПрАТ «МОПАС», щодо внесення змін терміну розрахунків з 10-ти денного на 5-ти денний з дня відправлення рейсу. Не очікуючи відповіді від перевізників, ПрАТ «МОПАС» **самостійно розпочав здійснювати перерахунок коштів від продажу квитків у п'яти денний період.**

Таким чином, повідомлена у вищенаведених листах інформація вказує на те, що Відповідач почав вживати заходи, спрямовані на припинення порушення законодавства про захист економічної конкуренції та усунення його наслідків. Зазначені заходи полягають в ініціюванні Товариством внесення змін до існуючих договорів про надання автостанційних послуг автомобільним перевізникам, а також, як зазначає Товариство, початок проведення розрахунків із автомобільними перевізниками у визначені законодавством терміни.

Водночас, Відділення наголошує на тому, що відсутність скарг, звернень або ж протоколів розбіжностей, згідно яких перевізники висловлюють свою незгоду із закріпленими у договорах термінами для перерахунку грошових коштів за продаж квитків та вартість перевезення багажу, **не спростовують висновків Відділення** щодо наявності в діях Відповідача порушення саме законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді зловживання монополієм (домінуючим) становищем, визначеного частиною першою статтею 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», зміст якої наголошує не лише на фактичному настанні негативних наслідків для споживача у вигляді ущемлення його інтересів, **а і на можливості настання таких наслідків.** Крім того, Товариством у вищенаведених поясненнях акцентовано увагу на відсутності протоколів розбіжностей та додаткових угод до укладених договорів, якими б змінювались раніше

встановлені терміни для перерахунку коштів. Водночас, як з'ясовано у ході розгляду справи та було зазначено вище, Додатковою угодою №1 до договору, укладеного з «інформація з обмеженим доступом», сторонами було погоджено зміни до пункту 3.2. зазначеного договору, відповідно до яких, розрахунок за продані ПрАТ «МОПАС» квитки та вартість багажу, має здійснюватись 1 раз в 5 днів за поточним станом взаєморозрахунків на основі відомостей касового продажу квитків за формою Ф20-АСС. Зазначене лише підтверджує, що умови договору, якими визначені терміни проведення розрахунків між сторонами, мають істотний вплив на діяльність перевізників, а недотримання Товариством таких термінів, може призвести до негативних наслідків у діяльності останніх.

Підсумовуючи наведене, Відділення приходить до висновку, що зазначені дії Товариства були б неможливі в умовах значної конкуренції, оскільки маючи зацікавленість продати свій товар (обов'язкові послуги, які надаються перевізникам), ПрАТ «МОПАС» діяло б з дотриманням вимог чинного законодавства з метою отримання переваг в конкуренції.

В свою чергу за наявності значної конкуренції на зазначеному ринку, автомобільний перевізник міг би обрати для себе іншого надавача обов'язкових автостанційних послуг, який дотримується вимог чинного законодавства та не допускає ущемлення його законних інтересів, які полягають у своєчасному одержанні коштів від продажу квитків на проїзд в автобусах перевізника та за перевезення багажу.

Згідно частини першої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», зловживання монополієм (домінуючим) становищем на ринку є дії чи бездіяльність суб'єкта господарювання, який займає монополієне (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.

Згідно з пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», зловживання монополієм (домінуючим) становищем є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.

**Отже, дії ПрАТ «МОПАС», які полягають у встановленні в договорах про продаж квитків та надання послуг на автостанціях, які укладені з перевізниками, умов про визначення строку для перерахування на рахунок перевізника коштів від продажу квитків на проїзд в автобусі та за перевезення багажу, які суперечать вимогам чинного законодавства, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України "Про захист економічної конкуренції", а саме – зловживання монополієм (домінуючим) становищем на ринку у вигляді дій, що можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.**

**На подання з попередніми висновками у справі від 24.11.2016 №01-06/299-пв, надіслане листом від 06.12.2016 №1-292/80-1774, від ПрАТ «МОПАС» (лист від 26.12.2016 №682) на адресу Відділення надійшли пояснення та заперечення аналогічні тим, які подавались у ході розгляду справи та були розглянуті територіальним відділенням із наведенням відповідних спростувань.**

Так, Відповідачем вкотре було зазначено, що положення Порядку регулювання діяльності автостанцій, затвердженого Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.09.2010 №700, не містять жодного слова про терміни перерахування перевізникам грошових коштів.

Також, Товариство звертає увагу, що положення пункту 4 статті 179 Господарського кодексу України визначають, що при укладанні договорів сторони можуть узгодити зміст договору на основі вільного волевиявлення, примірною угодою, рекомендованого органом управління суб'єктам господарювання для використання при укладанні ними

договорів, коли сторони мають право за взаємною згодою змінювати окремі умови, передбачені примірним договором, або доповнювати його зміст.

Керуючись вищенаведеними нормами законодавства, Відповідачем і були укладені з автоперевізниками договори на надання відповідних послуг, а відсутність будь-яких скарг, заперечень тощо з боку споживачів послуг, на думку ПрАТ «МОПАС», підтверджує відсутність у діях Товариства порушення законодавства про захист економічної конкуренції.

У цьому ж листі Відповідачем зазначено, що ПрАТ «МОПАС» фактично здійснює розрахунки з автоперевізниками у 5-денний термін, зазначивши при цьому, що навіть якщо, мали місце випадки порушення цього терміну, то лише на один день.

Проаналізувавши надані заперечення Товариства на подання про попередні висновки у справі, Відділення дійшло наступних висновків.

Як вже було зазначено, згідно пункту 4.4. Порядку регулювання діяльності автостанцій, власник **зобов'язаний перераховувати перевізникові** сумарну вартість проїзду за реалізовані через каси автостанцій квитки та вартість перевезення багажу (за вирахуванням плати за обов'язкові послуги) у строк, передбачений договором між ними, але **не пізніше п'яти банківських днів** з дня відправлення відповідного рейсу, що у свою чергу спростовує доводи Товариства про відсутність положень, якими визначено терміни перерахунку коштів.

З приводу фактичного дотримання ПрАТ «МОПАС» термінів перерахунку коштів автоперевізника, слід зазначити, що наведені у цьому рішенні обставини підтверджують систематичність порушення Відповідачем законодавчо визначених термінів для здійснення відповідних розрахунків у досліджуваному періоді.

Окрім того, положення статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» спростовують доводи Товариства щодо відсутності порушення законодавства про захист економічної конкуренції. Адже, відсутність скарг, звернень або ж протоколів розбіжностей, згідно яких перевізники висловлюють свою незгоду із закріпленими у договорах термінами для перерахунку грошових коштів за продаж квитків та вартість перевезення багажу, **не спростовують висновків Відділення** щодо наявності в діях Відповідача порушення законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді зловживання монополюючим (домінуючим) становищем, визначеного частиною першою статтею 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», **зміст якої наголошує не лише на фактичному настанні негативних наслідків для споживача у вигляді ущемлення його інтересів, а також на можливості настання таких наслідків.**

Окремо слід наголосити, що Товариством на розгляд адміністративної колегії Відділення під час слухання цієї справи було надано, документи, а саме - Журнали проводок за період з вересня 2016 року по лютий 2017 року за такими автоперевізниками: *«(інформація з обмеженим доступом)»*, які фактично підтверджують здійснення ПрАТ «МОПАС» розрахунків з автоперевізниками у терміни передбачені законодавством. Водночас, Товариство не надало на адресу Відділення доказів, які б свідчили про вжиття ПрАТ «МОПАС» заходів, спрямованих **на приведення договірних відносин з усіма автоперевізниками у відповідність до вимог законодавства, саме у частині перерахунку грошових коштів за реалізовані квитки.**

Виходячи із кваліфікацій дії Товариства, як порушення законодавства про захист економічної конкуренції, надані ПрАТ «МОПАС» документи не можуть слугувати доказом припинення порушення, яке визначено у даній справі саме як дії, які полягають у встановленні у договорах з автоперевізниками строків для перерахунку коштів, які суперечать вимогам чинного законодавства.

З огляду на вищенаведене, надані Товариством пояснення та заперечення не спростовують висновків Відділення щодо порушення Відповідачем законодавства про захист економічної конкуренції, окрім того, наведені пояснення є свідченням невизнання ПрАТ «МОПАС» порушення, визначеного у цій справі.

Відповідно до частини третьої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживання монополюючим (домінуючим) становищем на ринку забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.

Згідно абзацу другої частини першої, абзацу другої частини другої статті 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» за порушення, передбаченого пунктом 2 статті 50 цього Закону, органи Антимонопольного комітету України накладають штраф на суб'єктів господарювання – юридичних осіб у розмірі до десяти відсотків доходу (виручки) суб'єкта господарювання від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за останній звітний рік, що передував року, в якому накладається штраф.

Відповідно до інформації, наданої ПрАТ «МОПАС» листом від 24.02.2016 №78, розмір чистого доходу (виручки) від реалізації продукції Товариства за 2016 рік становив *«(інформація з обмеженим доступом)»*, що підтверджено наданим Звітом про фінансові результати за 2016 рік.

**При визначенні розміру штрафу враховані наступні обставини, зокрема:**

- Відповідач раніше притягувався до відповідальності за порушення законодавства про захист економічної конкуренції;
- Відповідачем не визнано факту вчинення порушення;
- Відповідач вживає заходи, спрямовані на припинення порушення законодавства у сфері захисту економічної конкуренції.

Враховуючи наведене, керуючись статтею 14 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтею 48 Закону України «Про захист економічної конкуренції», пунктом 11 Положення про територіальне відділення Антимонопольного комітету України, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 23.02.2001 №32-р, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 30.03.2001 за №291/5482, пунктом 32 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19.04.1994 №5, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 06.05.1994 за №90/299, (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29.06.1998 №169-р), адміністративна колегія Миколаївського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України

**ВИРІШИЛА:**

1. Визнати приватне акціонерне товариство "Миколаївське обласне підприємство автобусних станцій", код ЄДРПОУ 03117820 (адреса: 54029, м. Миколаїв, пр. Леніна, 26Б) таким, що за результатами діяльності протягом 2014-2016 років та з січня по поточний період 2017 року займає монополююче (домінуюче) становище на ринку автостанційних послуг, зокрема обов'язкових послуг, що надаються суб'єктам господарювання - автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах за маршрутами, до яких згідно затверджених паспортів цих маршрутів включені автостанції Товариства, що розташовані у населених пунктах Миколаївської області, як таке, що не зазнає значної конкуренції внаслідок обмеженості можливостей доступу інших суб'єктів господарювання щодо збуту товарів та наявності бар'єрів для доступу на ринок.

2. Визнати дії приватного акціонерного товариства "Миколаївське обласне підприємство автобусних станцій", які полягають у встановленні в договорах про продаж квитків та надання послуг на автостанціях, що укладені з перевізниками, умов про визначення строку для перерахування на рахунок перевізника коштів від продажу квитків на проїзд в автобусі та за перевезення багажу, які суперечать вимогам чинного законодавства, порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України "Про захист



економічної конкуренції", а саме: зловживання монополюним (домінуючим) становищем на ринку у вигляді дій, що можуть призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

3. За вчинення порушення, зазначеного в пункті 2 цього рішення, накласти на приватне акціонерне товариство "Миколаївське обласне підприємство автобусних станцій" штраф відповідно до абзацу другої частини другої статті 52 Закону України "Про захист економічної конкуренції" в розмірі 68 000 (шістдесят вісім тисяч) гривень.

4. Зобов'язати приватне акціонерне товариство "Миколаївське обласне підприємство автобусних станцій" усунути наслідки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, викладеного в пункті 2 цього рішення, шляхом вжиття вичерпних заходів, передбачених положеннями чинного законодавства, щодо приведення у відповідність до вимог чинного законодавства положень укладених договорів про надання обов'язкових автостанційних послуг з суб'єктами господарювання - автоперевізниками, про що повідомити територіальне відділення з наданням відповідних підтверджуючих документів у двомісячний термін з дня одержання цього рішення.

Штраф підлягає сплаті у двомісячний строк з дня одержання цього рішення.

Відповідно до частини восьмої статті 56 Закону України «Про захист економічної конкуренції» протягом п'яти днів з дня сплати штрафу необхідно надіслати до територіального відділення документи, що підтверджують сплату штрафу.

Рішення адміністративної колегії Миколаївського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України може бути оскаржено до господарського суду Миколаївської області у двомісячний строк з дня його одержання.

**Голова адміністративної колегії  
Миколаївського обласного  
територіального відділення  
Антимонопольного комітету України**

**В. Харченко**