



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ
ПІВДЕННЕ МІЖОБЛАСНЕ ТЕРИТОРІАЛЬНЕ ВІДДІЛЕННЯ

РЕКОМЕНДАЦІЇ
АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ

04.10.2024р.

Одеса

№ 65/36-рк/к

Державне підприємство
«Адміністрація морських портів
України»

«Інформація з обмеженим
доступом»

Про припинення дій, які містять ознаки
порушення законодавства про захист
економічної конкуренції та вжиття заходів
для усунення наслідків порушення

1. ПРЕДМЕТ РЕКОМЕНДАЦІЙ

- 1) Дії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» в особі Херсонської філії державного підприємства «Адміністрація морських портів України», які полягали у безпідставному нарахуванні корабельного та канального зборів ПП «Дніпротранс» у грудні 2015 року, містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого частиною першою статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монопольним становищем на ринку послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), що надаються в межах акваторії Херсонського морського порту, які призвели до ущемлення інтересів суб'єкта господарювання, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на вказаному ринку.

2. ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

- 2) Відповідно до статей 3, 7, 17 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», пунктів 3 та 8 Положення про територіальне відділення Антимонопольного комітету України, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 23.02.2001 № 32-р, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 30.03.2001 за № 291/5482, Херсонським територіальним відділенням Антимонопольного комітету України здійснювалось дослідження на предмет наявності/відсутності в діях ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії ознак порушення законодавства про захист економічної конкуренції при наданні послуг та виконанні робіт у морських торговельних портах у територіальних межах Херсонської області за період з 01.01.2015 по 01.10.2017 (далі -Дослідження).
- 3) В ході здійснення дослідження 12.01.2018 на адресу ДП «АМПУ» листом № 2-25/46 направлена вимога про надання інформації та копій документів.
- 4) Листом від 26.01.2018 № 26-01-01-18/37 (вх. № 2-25/46 від 26.01.2018) Херсонським територіальним відділенням Антимонопольного комітету України отримана запитувана інформація та копії документів.
- 5) Розпорядженням Адміністративної колегії Херсонського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України від 09.11.2017 № 54-рп/к було розпочато розгляд справи № 51/2-17 (далі – Справа № 51/2-17) відносно Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» в особі Херсонської філії за ознаками порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого частиною першою статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді

зловживання монопольним становищем на ринку.

- 6) Супровідним листом за вих. № 8-2/1445 від 13.11.2017 розпорядження від 09.11.2017 № 54-рп/к про початок розгляду справи № 51/2-17 було направлено на адресу відповідача.
- 7) Листом від 12.01.2018 № 2-25/46 Херсонське обласне територіальне відділення Антимонопольного комітету України направило на адресу ДП «АМПУ» вимогу про надання інформації та отримало відповідь від 26.01.2018 № 26-01-01-18/37 (вх. від 26.01.2018 № 2-25/46).
- 8) На виконання пункту 3.3 розпорядження Антимонопольного комітету України від 28.11.2019 № 23-рп (із змінами) Херсонське відділення 01.06.2020 було припинено шляхом приєднання до Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України.
- 9) Пунктом 3.4 розпорядження Антимонопольного комітету України від 28.11.2019 № 23-рп (із змінами) Одеське обласне територіальне відділення визнано правонаступником всіх майнових прав та обов'язків Херсонського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України.
- 10) На виконання пункту 7.3 розпорядження Антимонопольного комітету України від 28.11.2019 № 23-рп (із змінами) найменування Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України з 02.06.2020 змінено на Південне міжобласне територіальне відділення Антимонопольного комітету України.

3. ОБСТАВИНИ, ВСТАНОВЛЕНІ ПІД ЧАС РОЗГЛЯДУ СПРАВИ № 51/2-17

3.1. СУБ'ЄКТ ГОСПОДАРЮВАННЯ, ДІЯ ЯКОГО МІСТЯТЬ ОЗНАКИ ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ЗАХИСТ ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ

- 11) Відповідно до виписки з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі - ДП «АМПУ», Підприємство) зареєстроване «Інформація з обмеженим доступом» за № «Інформація з обмеженим доступом», ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація з обмеженим доступом», місцезнаходження: «Інформація з обмеженим доступом», основний вид діяльності: «Інформація з обмеженим доступом».
- 12) На час вчинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, ДП «АМПУ» здійснювало свою діяльність на підставі Статуту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 24.03.2014 № 149, з урахуванням змін, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05.10.2015 № 401, відповідно до якого, ДП «АМПУ» є державним унітарним підприємством і діє, як державне комерційне підприємство, створене відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.03.2013 р. № 133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту» та входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України (п. 1.1 статуту ДП «АМПУ»). Підприємство утворено з метою забезпечення функціонування морських портів, організації та забезпечення безпеки мореплавства, утримання та ефективного використання державного майна, закріпленого за ним на праві господарського відання та отримання прибутку.
- 13) На теперішній час ДП «АМПУ» здійснює свою діяльність на підставі Статуту у новій редакції, затвердженого наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 19.07.2023 № 621 (далі – Статут).
- 14) Згідно зі Статутом, ДП «АМПУ» є державним унітарним підприємством і діє як державне комерційне підприємство, створене відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.03.2013 № 133 «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту», та входить до сфери управління Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України (далі – Уповноважений орган управління).
- 15) Пунктом 5 Статуту зазначено, що Підприємство утворено з метою, передбаченою статтею 15 Закону України «Про морські порти України» та встановленими чіткими цілями згідно з Порядком встановлення чітких цілей діяльності для державних унітарних підприємств та господарських товариств у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток)

належать державі, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 09.11.2016 № 1052.

- 16) Предметом діяльності Підприємства є, зокрема:
- 17) організація та забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторій морських портів та на підходах до них;
- 18) розробка та впровадження заходів з питань забезпечення надання якісних та ефективних послуг з обслуговування пасажирів і багажу, обробки транспортних засобів у морських портах;
- 19) організація оперативного контролю та обліку руху транспортних засобів, вантажів, багажу, пасажирів на акваторіях морських портів та на власних об'єктах підприємства.
- 20) Згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04.03.2013 № 133 «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту» та пунктом 11 Статуту, Підприємство утворене шляхом виділу з реорганізованих державних підприємств, у тому числі Державного підприємства «Херсонський морський торговельний порт», стратегічних об'єктів портової інфраструктури, іншого майна, прав та обов'язків стосовно них відповідно до розподільчих балансів (роздільних актів (балансів)) та є правонаступником нижченаведених реорганізованих державних підприємств у частині майна, прав та обов'язків відповідно до розподільчих балансів (роздільних актів (балансів)) та актів приймання-передачі.
- 21) Відповідно до пунктів 22-23 Статуту майно ДП «АМПУ» є державною власністю і закріплюється за ним на праві господарського відання. Серед джерел формування майна Підприємства визначено, зокрема, портові збори, плату за послуги, що надаються в морських портах суб'єктами природних монополій та стягуються відповідно до законодавства України, доходи, одержані від реалізації продукції, робіт, послуг та інших видів господарської діяльності.
- 22) Пунктом 77 Статуту визначено, що основним показником фінансових результатів господарської діяльності Підприємства є прибуток.
- 23) Згідно з пунктом 83 Статуту, відносини Підприємства з іншими підприємствами, організаціями, громадянами в усіх сферах господарської діяльності здійснюються на основі договорів.
- 24) У своїй діяльності ДП «АМПУ» керується Конституцією та законами України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України, наказами Уповноваженого органу управління, нормативно-правовими актами, які видаються міністерствами, іншими органами виконавчої влади, а також Статутом.
- 25) Отже, ДП «АМПУ» є суб'єктом господарювання у значенні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».
- 26) В кожному морському порту України Підприємством утворюються філії (адміністрації морських портів). Так, до складу ДП «АМПУ» входить 13 філій, що діють в морських портах України, серед яких - Херсонська філія.
- 27) Філії ДП «АМПУ» є відокремленими підрозділами Підприємства, які не мають статусу юридичної особи та здійснюють від імені Підприємства частину господарської діяльності.
- 28) Філії створюються відповідно до законодавства України та статуту Підприємства, з метою забезпечення функціонування морських портів, організації та забезпечення безпеки мореплавства, утримання та ефективного використання державного майна, закріпленого за Філією, отримання прибутку, справляння та цільового використання портових зборів, тощо.
- 29) Філії мають окремі баланси, які входять до зведеного балансу Підприємства, круглу печатку зі своїм найменуванням, кутовий штамп, бланки зі своїм найменуванням. Філії можуть відкривати поточні та інші рахунки в установах банків.
- 30) Дії, які вчиняються Філією у встановленому законодавством України та Положенням порядку, вчиняються від імені Підприємства. Підприємство несе відповідальність за всіма зобов'язаннями Філії.
- 31) Філії у межах своїх повноважень зобов'язані:
- 32) - забезпечувати конкурентоспроможність морського порту та сприяти розвитку в морському

- порту підприємницької діяльності;
- 33) - стягавати в установленому порядку портові збори, збори та плату за послуги, що надаються в морському порту;
 - 34) - виконувати фінансовий план Філії тощо.
 - 35) Філії реалізують послуги за вільними цінами, що формуються відповідно до умов економічної діяльності, а у випадках, передбачених законодавством України, - за державними регульованими цінами і тарифами.
 - 36) Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.04.2014 № 184 затверджено Положення про Херсонську філію ДП «АМПУ» (далі – Положення).
 - 37) Херсонська філія ДП «АМПУ» відповідно до Положення є відокремленим підрозділом ДП «АМПУ» без статусу юридичної особи.
 - 38) Згідно з даними з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб - підприємців щодо Херсонської філії ДП «АМПУ» - ідентифікаційний код відокремленого підрозділу юридичної особи: «Інформація з обмеженим доступом», місцезнаходження: «Інформація з обмеженим доступом».
 - 39) Дії, які вчиняються Філією у встановленому законодавством України та Положенням порядку, вчиняються від імені ДП «АМПУ». ДП «АМПУ» несе відповідальність за всіма зобов'язаннями Херсонської філії ДП «АМПУ».
 - 40) Відповідно до Положення предметом діяльності Херсонської філії ДП «АМПУ», зокрема, є надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту, а також між морськими портами для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки, у тому числі лоцманських послуг, послуг із забезпечення безпечного проходження каналами, акваторією тощо, що оплачуються портовими зборами, іншими зборами та платами; забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту Херсон.
 - 41) Згідно з Положенням Херсонська філія ДП «АМПУ» зобов'язана забезпечувати конкурентоспроможність морського порту Херсон та сприяти розвитку в ньому підприємницької діяльності.
 - 42) Положенням передбачено, що Херсонська філія ДП «АМПУ» має право у порядку, встановленому законодавством України, та в межах повноважень, передбачених цим Положенням та розпорядчими документами ДП «АМПУ», зокрема, укладати з фізичними та юридичними особами договори, що не суперечать законодавству України, Статуту ДП «АМПУ», а також предмету діяльності Філії.
 - 43) Таким чином, відповідачем у Справі № 51/2-17 визначено ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії ДП «АМПУ» (далі – ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії).

3.2. ВИЗНАЧЕННЯ СТАНОВИЩА СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ НА ВІДПОВІДНОМУ РИНКУ.

- 44) Становище ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії на ринку послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) визначається відповідно статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 05.03.2002 №49-р та зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 01.04.2002 за № 317/6605 (далі - Методика).
- 3.2.1. Об'єктами аналізу щодо визначення монопольного (домінуючого) становища є:**
- 45) - ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії;
 - послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів).
- 3.2.2. Визначення переліку товарів та основних продавців, покупців цих товарів, щодо яких має визначатися монопольне (домінуюче) становище.**
- 3.2.2.1. Перелік товарів, щодо яких має визначатися монопольне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання.**
- 46) Відповідно до пункту 4.1 Методики перелік товарів, щодо яких має визначатися монопольне

(домінуюче) становище суб'єкта господарювання, складається з товарів (товарних груп), які обертаються в Україні чи на відповідній частині її території і які мають для продавців (постачальників, виробників), покупців (споживачів, користувачів) ознаки одного (подібного, аналогічного) товару (товарної групи)

- 47) Товаром, щодо якого визначалось монопольне (домінуюче) становище, є послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів).
- 48) Визначення ознак одного (подібного, аналогічного) товару (товарної групи) здійснюється, виходячи з подібності, зокрема: споживчих характеристик, умов споживання, умов реалізації та цін.

3.2.2.2. Споживчі характеристики

- 49) Відповідно до пункту 4.2.1 Методики споживчі характеристики товару визначаються за функціональним призначенням, фізичними, технічними та експлуатаційними характеристиками, ступенем новизни товару.
- 50) ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії стягує канальний та корабельний збір під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів).
- 51) Кошти від портових зборів, відповідно до положень частин 1 та 2 статті 22 Закону України «Про морські порти України», а також згідно з пунктом 2.1 розділу II Порядку обліку та використання коштів від портових зборів (далі – Порядок обліку), затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України¹ від 27.05.13 № 316 «Про портові збори» (далі – наказ № 316) можуть використовуватися виключно за їх цільовим призначенням.
- 52) Кошти, отримані від таких зборів, згідно з вимогами Порядку обліку мають використовуватись виключно на задоволення поточних видатків відповідних підприємств, спричинених здійсненням такої діяльності або ж в якості реінвестиції в основні фонди відповідного підприємства. Тобто, за рахунок коштів, отриманих від стягнення портових зборів підтримується та нарощується здатність суб'єкта господарювання пропонувати товар на ринку, зокрема поліпшується поверхня та дно відповідного об'єкта акваторії, що підтверджує господарський (а не адміністративний) характер діяльності.
- 53) Абзацом другим пункту 3.1 Розділу III Порядку обліку встановлено, що нарахування доходів від портових зборів відображається в бухгалтерському обліку по кредиту субрахунку 703 «Дохід від реалізації робіт і послуг». Аналітичний облік доходів на субрахунку 703 «Дохід від реалізації робіт і послуг» ведеться окремо по кожному збору.
- 54) Отже, портові збори є грошовим виразом вартості послуг, які пов'язані з користуванням об'єктами портової інфраструктури за кожний вхід, вихід в акваторію морського порту, операційну акваторію причалу (причалів), у тому числі послуг із забезпечення безпеки судноплавства, тобто ціною відповідних послуг
- 55) Таким чином, при здійсненні діяльності зі стягнення (справляння) портових зборів відповідний суб'єкт господарювання отримує кошти за реалізований на відповідному ринку товар (послуги з доступу до об'єктів портової інфраструктури за кожний вхід, вихід з/в акваторію морського порту, операційну акваторію причалу (причалів)), у вигляді вираженого у грошовій формі еквіваленту одиниці цього товару (ціни).
- 56) Вказані послуги мають специфічні споживчі властивості щодо задоволення потреб у забезпеченні послугами суден на підходах і безпосередньо в акваторії Херсонського морського торговельного порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки, у тому числі лоцманських послуг, послуг служб регулювання руху суден, послуг із забезпечення безпечного проходження каналами, акваторіями тощо, що оплачуються у складі портових зборів.
- 57) Для споживачів вказаних послуг (судновласників, портових агентів та інших контрагентів) послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), не мають замінників. Ці послуги не можуть бути замінені послугами з наявних альтернативних джерел, а споживачі цієї послуги, які її отримують, не можуть відмовитись від вказаних послуг.
- 58) Отже, послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з

акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) мають специфічні споживчі властивості щодо задоволення потреб споживачів таких послуг та відсутні взаємозамінні товари, в межах яких споживач за звичайних умов може перейти від споживання одного товару до іншого.

3.2.2.3. Умови споживання

- 59) Відповідно до частини 2 статті 15 Закону України «Про морські порти України» у процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори щодо модернізації, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, інші договори, що відповідають цілям її утворення, у тому числі господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.
- 60) Таким чином, умовами споживання послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), є укладання договорів між ДП «АМПУ» та споживачами вказаних послуг.

3.2.2.4. Умови реалізації

- 61) ДП «АМПУ» створено відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.03.2013 № 133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту», наказу Міністерства інфраструктури України від 19.03.2013 № 163 «Про заходи щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту та утворення державного підприємства «Адміністрація морських портів України».
- 62) Відповідно до Цивільного та Господарського кодексів України, законів України «Про управління об'єктами державної власності», «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців», Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого Указом Президента України від 12.05.2011 № 581, та на виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.03.2013 № 133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту» наказом Міністерства інфраструктури України від 19.03.2013 № 163 «Про заходи щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту та утворення державного підприємства «Адміністрація морських портів України» реорганізовано державні підприємства морського транспорту за переліком згідно з додатком 1 шляхом виділу стратегічних об'єктів портової інфраструктури, іншого майна, прав та обов'язків стосовно них (далі - реорганізація) відповідно до розподільчих балансів та створено внаслідок виділу державне підприємство «Адміністрація морських портів України».
- Після проведення державної реєстрації Адміністрації морських портів України головам Комісій передано, а головою Адміністрації морських портів України прийнято на баланс майно, права та обов'язки державних підприємств морського транспорту, що реорганізуються, згідно із затвердженими Міністерством розподільчими балансами та актами приймання-передачі.
- 63) Майно ДП «АМПУ» є державною власністю і закріплюється за ним на праві господарського відання. Серед джерел формування майна Підприємства визначено портові збори, плату за послуги, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, доходи від реалізації продукції, робіт, послуг та іншої господарської діяльності.
- 64) Відповідно до пунктів 1, 3 та 15 частини 1 статті 15 Закону України «Про морські порти України» та Статуту адміністрація морських портів утворюється зокрема, з метою утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту, організації та забезпеченні безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту, а також для забезпечення створення рівних та конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту.
- 65) Таким чином умовами реалізації послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під

час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) є наявність спеціального обладнання для організації надання вказаних послуг, отримання стратегічних об'єктів портової інфраструктури, іншого майна прав та обов'язків стосовно них.

3.2.2.5. Ціна

- 66) Відповідно до частини першої статті 191 Господарського кодексу України державні регульовані ціни запроваджуються Кабінетом Міністрів України, органами виконавчої влади, державними колегіальними органами та органами місцевого самоврядування відповідно до їх повноважень у встановленому законодавством порядку.
- 67) Законом України «Про ціни і ціноутворення» визначено, що суб'єкти господарювання під час провадження господарської діяльності використовують вільні ціни та державні регульовані ціни.
- 68) Порядок справляння портових зборів визначає процедуру справляння портових зборів та встановлює розміри ставок портових зборів.
- 69) Отже, кінцеві споживачі послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), що надаються в межах акваторії Херсонського морського порту, не мають можливості впливу на ціну послуг, оскільки тарифи на ці послуги затверджує відповідний уповноважений орган.
- 70) Таким чином, послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), надаються в межах акваторії Херсонського морського порту ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії на платній основі, а отже є товаром, щодо якого визначається монопольне (домінуюче) становище ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії.

3.2.2.6. Перелік основних продавців (постачальників, виробників), покупців (споживачів, користувачів)

- 71) Відповідно до статті 1 Закону України «Про морські порти України» адміністрація морських портів України - державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту).
Згідно з частиною 1 статті 4 Закону України «Про морські порти України» функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами, зокрема, об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту.
- 72) Таким чином виробником (виконавцем) послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) є ДП «АМПУ».
- 73) Споживачами послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), є суб'єкти господарювання (судновласники, портові агенти та інші контрагенти), що здійснюють свою діяльність на території морських торговельних портів.

3.2.2.7. Визначення товарних меж ринку

- 74) Відповідно до пункту 1.3. Методики:
 - товар - це будь - який предмет господарського обороту, в тому числі продукція, роботи, послуги, документи, що підтверджують зобов'язання та права (зокрема цінні папери).
 - товарні межі ринку - товар (товарна група), сукупність схожих, однорідних предметів господарського обороту, в межах якої споживач за звичайних умов може перейти від споживання певного виду предметів господарського обороту до споживання іншого.
- 75) Відповідно до пунктів 5.1-5.3 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.

- 76) Формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп) здійснюється із переліку товарів, які мають для продавців (постачальників, виробників), покупців (споживачів, користувачів) ознаки одного (подібного, аналогічного) товару (товарної групи), за показниками взаємозамінності, якими, зокрема, є:
 - подібність призначення, споживчих властивостей,
 - умов використання тощо;
 - подібність фізичних, технічних, експлуатаційних властивостей і характеристик, якісних показників тощо;
 - наявність спільної групи споживачів товару (товарної групи);
 - відсутність суттєвої різниці в цінах; взаємозамінність товарів (товарної групи) з точки зору їх виробництва, тобто здатності виробників запропонувати нові товари на заміну існуючих.
- 77) При проведенні дослідження необхідно враховувати, що взаємозамінні товари належать до групи однорідних товарів (товарних груп), які розглядаються споживачем як один і той же товар (товарна група), і які можуть бути стандартизовані або диференційовані.
- 78) Стандартизованими товарами (товарними групами) можуть розглядатися товари, які мають єдину систему показників, параметрів, що характеризують товар, і у виробництві яких використовуються єдині чи однакові технічні стандарти, технічні умови, стандарти застосування тощо.
- 79) Послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) за споживчими властивостями, умовами користування, технічними характеристиками тощо не мають товарів – замінників.
- 80) Споживач може отримати вказані послуги лише у суб'єкта господарювання, який надає послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), на визначеній території, що знаходиться у його господарському віданні.
- 81) Оскільки послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), є послугами, які не мають замінників, відтак у споживачів цих послуг відсутня альтернатива.
- 82) Отже, за таких обставин, товарними межами ринку є послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів)
- 83) **3.2.3. Визначення територіальних (географічних) меж ринків**
- 84) Відповідно до пункту 1.3. Методики територіальні (географічні) межі ринку - територія зі сферою взаємовідносин купівлі-продажу товару (групи товарів), в межах якої за звичайних умов споживач може легко задовольнити свій попит на певний товар і яка може бути, як правило, територією держави, області, району, міста тощо або їхніми частинами.
- 85) Згідно з пунктом 6.1 Методики територіальні (географічні) межі ринку певного товару (товарної групи) визначаються шляхом установлення мінімальної території, за межами якої з точки зору споживача придбання товарів (товарної групи), що належать до групи взаємозамінних товарів (товарної групи), є неможливим або недоцільним.
- 86) Відповідно до Закону «Про морські порти України» морський порт – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності.
- 87) Тобто межами морського порту є межі його території та акваторії.
- 88) ДП «АМПУ» забезпечує функціонування морських портів України, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо та через свої філії.
- 89) Для здійснення своєї діяльності судновласники та їх представники - портові агенти та інші

контрагенти, потребують отримання послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) у межах морського порту, а саме – на визначеній межах території та акваторії, обладнаних для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності.

- 90) У межах морського порту без отримання від ДП «АМПУ» послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), здійснення діяльності судновласниками та їх представниками - портовими агентами та іншими контрагентами є неможливим.
- 91) ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії нараховує та стягує портові збори в межах території та акваторії Херсонського морського порту, яка підпорядкована ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії.
- 92) Враховуючи зазначене, територіальними (географічними) межами ринку послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) є акваторія Херсонського морського торговельного порту, яка підпорядкована ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії.
- 93) Тобто, територіальними (географічними) межами ринку вказаних послуг визначено акваторію Херсонського морського торговельного порту з усіма гідротехнічними спорудами, що знаходяться в господарському віданні ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії.

3.2.4. Часові межі ринку

- 94) Відповідно до пункту 1.3. Методики часові межі ринку - час стабільності ринку, тобто період, протягом якого структура ринку, співвідношення попиту та пропозиції на ньому істотно не змінюються.
- 95) Відповідно до пункту 7.1 Методики часові межі ринку визначаються як проміжок часу (як правило, рік), протягом якого відповідна сукупність товарно-грошових відносин між продавцями (постачальниками, виробниками) і споживачами утворює ринок товару із сталою структурою.
- 96) Виходячи з положень статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції», пропозиція та попит на відповідні товари мають існувати протягом певного часу.
- 97) Часовими межами ринку з урахуванням часових меж Дослідження визначено період з 2015 року по вересень 2017 року, протягом яких залишалися сталими структура ринку (сталі учасники ринку), співвідношення попиту та пропозиції на ньому.

3.2.5. Визначення потенційних конкурентів

- 98) Відповідно до пункту 9.1 Методики потенційними конкурентами вважаються такі суб'єкти господарювання:
 - які мають матеріально — технічну базу, кадри, технології тощо, але з різних причин не реалізують ці можливості;
 - які виготовляють товари (товарні групи), що складають товарні межі ринку, але не реалізують їх на відповідному ринку;
 - нові суб'єкти господарювання, які можуть вступити на ринок.
- 99) Зважаючи на специфіку послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) та їх технологічну особливість, надання зазначених послуг можливе лише при наявності спеціального обладнання для організації надання вказаних послуг, отримання стратегічних об'єктів портової інфраструктури, іншого майна прав та обов'язків стосовно них.
- 100) Послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) надає виключно ДП «АМПУ», оскільки мова йде про послуги, пов'язані з використанням об'єктів державної власності, що знаходяться в господарському віданні ДП «АМПУ». Сам характер таких послуг свідчить про можливість їх надання саме ДП «АМПУ» виходячи з функцій адміністрації морських портів України, покладених на нього Законом України «Про морські

порти України».

- 101) З огляду на зазначене, у ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії у період з 2015 року по вересень 2017 року відсутні конкуренти на ринку послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) в територіальних (географічних) межах акваторії Херсонського морського торговельного порту з усіма гідротехнічними спорудами, що знаходяться в господарському віданні ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії

3.2.6.Визначення бар'єрів вступу на ринок

- 102) Згідно з пунктом 9.2 Методики бар'єрами для вступу потенційних конкурентів на відповідний ринок є: обмеження за попитом, пов'язані з високою насиченістю ринку товарами (товарними групами) та низькою платоспроможністю покупців; адміністративні обмеження; економічні та організаційні обмеження; екологічні обмеження; нерозвиненість ринкової інфраструктури; інші обмеження, що спричиняють суттєві витрати, необхідні для вступу на певний ринок товару (товарної групи).
- 103) Бар'єрами вступу на вищезазначений ринок є адміністративні бар'єри, оскільки відповідно до статті 15 Закону України «Про морські порти України» Адміністрація морських портів України утворена з метою утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту.

3.2.7. Встановлення монопольного (домінуючого) становища

- 104) Відповідно до абзацу другого частини першої статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкт господарювання займає монопольне (домінуюче) становище на ринку товару, якщо:
- на цьому ринку в 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.
- 105) Суб'єкти господарювання не зазнають значної конкуренції, якщо завдяки своїй ринковій владі мають здатність не допускати, усувати чи обмежувати конкуренцію, зокрема обмежувати конкурентоспроможність інших суб'єктів господарювання, або ущемлювати інтереси інших суб'єктів господарювання чи споживачів (пункт 10.3 Методики).
- 106) Відповідно до статті 22 Закону України «Про морські порти України» (далі - Закон), портові збори сплачуються судновласником (судновласник – ПП «Дніпротранс») адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених цим Законом. Зокрема:
- каналний збір справляється на користь власника каналу;
 - причальний збір справляється на користь власника причалу;
 - корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності цим Законом.
- 107) Відповідно до реєстру гідротехнічних споруд морських портів України, власником (балансоутримувачем) ГТС «Підхідний канал», «Акваторія Херсонського порту» та причалів Херсонського морського порту є Херсонська філія ДП «АМПУ».
- 108) Отже, послуги, що сплачуються у складі якірного, каналного, причального та корабельного зборів, надаються лише одним суб'єктом господарювання – ДП «АМПУ».
- 109) Послуги із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), що надаються в межах акваторії Херсонського морського порту ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії суб'єктам господарювання при здійсненні їх господарської діяльності на території та акваторії Херсонського морського торговельного порту, відповідно до статті 15 Закону України «Про морські порти України» надається виключно ДП «АМПУ», оскільки мова йде про послуги, пов'язані із використанням об'єктів державної власності, що знаходяться у господарському віданні ДП «АМПУ».

- 110) Сам характер таких послуг свідчить про можливість їх надання саме ДП «АМПУ», виходячи із функцій адміністрації морських портів України, покладених на неї Законом України «Про морські порти України».
- 111) На території, підпорядкованій ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії, неотримання послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), що надаються в межах акваторії Херсонського морського порту, унеможливить здійснення відповідної діяльності суб'єктами господарювання у межах акваторії Херсонського морського торговельного порту.
- 112) Так, з урахуванням пункту 10.3 Методики, здатність ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії, яке є єдиним надавачем послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) в територіальних (географічних) межах акваторії Херсонського морського торговельного порту, диктувати свої умови при продажу товару є ознакою ринкової влади.
- 113) Враховуючи вищезазначене, становище ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії у період з 2015 року по вересень 2017 року на ринку послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) в територіальних (географічних) межах акваторії Херсонського морського торговельного порту, є таким, що має ознаки монопольного (домінуюче) становища з часткою 100 %, оскільки ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії не мало жодного конкурента на цьому ринку.

3.3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ.

- 114) Закон України «Про морські порти України» (у редакції, чинній на час вчинення порушення) (надалі – Закон) визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України.
- 115) Частина перша статті 1 Закону містить визначення термінів, які вживаються у такому значенні:
 - адміністрація морських портів України - державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту);;
 - акваторія морського порту (портова акваторія) - визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден;
 - внутрішній підхідний канал - гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях, розташований у межах акваторії порту, призначений для підходу або відходу суден до причалів та маневрування в межах акваторії морського порту;
 - гідротехнічні споруди морських портів (гідротехнічні споруди) - інженерно-технічні споруди (портова акваторія, причали, пірси, інші види причальних споруд, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження, у тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки), розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, маневрування та стоянки суден;
 - судноплавний канал - гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях для безпечного підходу суден до портів, для проходу суден або для сполучення окремих водних басейнів;
 - внутрішній підхідний канал - гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях, розташований у межах акваторії порту, призначений для підходу або відходу суден до причалів та маневрування в межах акваторії морського порту;
 - судноплавний канал - гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях для безпечного підходу суден до портів, для проходу суден або для сполучення окремих водних

басейнів;

- морський порт - визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності;

- об'єкти портової інфраструктури - рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту;

- об'єкти портової інфраструктури загального користування - акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту;

- операційна акваторія причалу (причалів) - гідротехнічна споруда в межах портової акваторії, призначена для безпечного підходу суден до причалу та відходу від причалів, маневрування суден під час здійснення швартових операцій, а також маневрування суден між причалами;

- причал - гідротехнічна споруда, яка має швартовні та відбійні пристрої і призначена для стоянки та обслуговування суден, обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, проведення вантажно-розвантажувальних робіт;

- стратегічні об'єкти портової інфраструктури - об'єкти права державної власності - гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден;

- судновий хід - водний простір, призначений для транзитного руху суден між портами, позначений на місцевості і на карті та визначений засобами навігаційного обладнання;

108) Відповідно до частини першої статті 4 Закону функціонування та розвиток морських портів здійснюються, за принципами:

- об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;

- збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;

- забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;

- розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності; розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;

- забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;

- цільового використання портових зборів;

- збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

- рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального

користування.

- 109) Частина четверта статті 10 Закону регламентує, що загальний контроль за дотриманням режиму перебування і переміщення в морському порту здійснює адміністрація морських портів України.
- 110) Пунктами 1-2 статті 15 Закону визначено, зокрема, що Адміністрація морських портів України утворюється з метою:
 - утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту;
 - надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки;
 - організації та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту;
 - організації та забезпечення безпеки мореплавства;
 - справляння та цільового використання портових зборів;
 - забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;
- 111) У процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори щодо модернізації, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, інші договори, що відповідають цілям її утворення, у тому числі господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.
- 112) Відповідно пункту 5 статті 18 Закону Адміністрація морських портів України не має права перешкоджати або втручатися в діяльність суб'єктів господарювання, крім випадків, передбачених законом, а також встановлювати для них умови діяльності, що погіршують їх становище порівняно з іншими суб'єктами господарювання або порушують їхні права та законні інтереси.
- 113) За змістом частини 1 статті 19 Закону у морських портах надаються послуги з обслуговування суден, здійснення операцій з вантажами, у тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт, послуги з обслуговування пасажирів та інші послуги, передбаченні законодавством.
- 114) Відповідно до статті 22 Закону у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди.
- 115) Канальний збір справляється на користь власника каналу.
- 116) Корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності цим Законом.
- 117) Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316 «Про портові збори», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України за № 930/23462 (далі – наказ № 316), затверджено Порядок справляння та розміри ставок портових зборів та Порядок обліку та використання коштів від портових зборів.
- 118) Відповідно до Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів портові збори (корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний) справляються в морських портах із суден і плавучих споруд, що плавають під Державним Прапором України та іноземними прапорами, за групами згідно з додатком 1 до цього Порядку.
Корабельний збір справляється за одиницю умовного об'єму судна (за 1 куб. м об'єму судна) за кожний вхід в акваторію морського порту, операційну акваторію причалу (причалів), а також вихід з акваторії морського порту, операційної акваторії причалу (причалів) за

ставками, наведеними у додатку 2 до цього Порядку.

Ставки, наведені у додатку 2 до цього Порядку, не передбачають додаткове окреме справляння корабельного збору за вхід та вихід в операційну акваторію причалу (причалів), за винятком випадків, зазначених у цьому додатку.

- 119) Згідно з пунктом 2.2. вказаного порядку судно, що заходить в акваторію відповідного морського порту, звільняється від сплати корабельного збору у таких випадках:
 - здійснення процедур, пов'язаних з пропуском через державний кордон України, без виконання вантажних операцій (крім суден, що заходять у морські порти для надання послуг за договором морського перевезення пасажирів або договором морського круїзу);
 - постановки на якір без виконання у цьому морському порту вантажних (пасажирських) операцій у зв'язку з очікуванням проходу до іншого морського порту.
- 120) Нарахування канального збору здійснюється за кожне проходження каналу судном в один кінець і кожне проходження каналу судном транзитом в один кінець за одиницю умовного об'єму судна (за 1 куб. м об'єму судна) за ставками, наведеними в додатку 3 до цього Порядку.
- 121) Нарахування канального збору здійснюється за кожне проходження підхідного каналу судном в один кінець і кожне проходження підхідного каналу судном транзитом в один кінець за одиницю умовного об'єму судна за ставками, наведеними в додатку 4 до цього Порядку.
- 122) Пунктом 3.5. вказаного порядку визначено, що судна, що згідно з обмірним свідоцтвом з повним вантажем мають осадку не більш як 4,0 метри, здійснюють плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання, звільняються від сплати канального збору.
- 123) Додатками 3 та 4 Порядку визначено, що ставки канального збору, як і ставки інших портових зборів, залежать від того, знаходиться судно в «каботажному плаванні» чи «закордонному плаванні».

3.4. ОБСТАВИНИ, ЯКІ МІСТЯТЬ ОЗНАКИ ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ЗАХИСТ ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ

- 124) Основним видом діяльності ПП «Дніпротранс» є надання послуг з перевезення вантажів водним транспортом. Підприємство у приватній власності має два суховантажні теплоходи (теплохід «Медногорськ» та теплохід «Лімба»), тобто ПП «Дніпротранс» є Судновласником.
- 125) Між ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії та ПП «Дніпротранс» укладено договори від 04.03.2015 № 29-П-ХЕФ-15 «На агентське обслуговування суден» (із відповідними додатками) та від 14.12.2015 № 297-П-АМПУ-15 «Про взаємодію сторін під час агентування суден у морських портах України» (із відповідними додатками).
- 126) В грудні 2015 року ПП «Дніпротранс» надало ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії прохід судна «Лімба» через акваторію Херсонського морського порту без виконання вантажних операцій (додаток 1 договору від 14.12.2015 № 29-П-ХЕФ-15) для виконання каботажного рейсу Дніпродзержинськ - Одеса з очікуванням проходу до Одеського морського порту.
- 127) Відповідно до обмірного свідоцтва судно «Лімба» має осадку не більше як 4,0 метри та здійснює плавання під Державним Прапором України внутрішніми водними шляхами в межах території України та віднесені згідно з класифікаційним свідоцтвом, виданим класифікаційним товариством, до суден внутрішнього або змішаного плавання.
- 128) Таким чином, судно «Лімба» згідно з вимогами розділів II та III Порядку справляння зборів № 316 звільнено від сплати корабельного та канального зборів, оскільки воно зайшло в акваторію Херсонського морського порту без виконання вантажних операцій та у зв'язку з очікуванням проходу до іншого морського порту, має осадку не більше 4,0 метри, та здійснює плавання під Державним Прапором України.
- 129) Проте в порушення вимог абзацу третього пункту 2.2 та абзацу другого пункту 3.5 Порядку справляння зборів, затверджених наказом № 316, ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії

виставлено ПП «Дніпротранс» рахунок від 10.12.2015 № 16576 на оплату канального збору у сумі 9858,86 грн (в т. ч. ПДВ-1643,14 грн), відповідно до якого ПП «Дніпротранс» здійснило оплату у повному обсязі; та рахунок від 18.12.2015 № 16820 на оплату корабельного збору у сумі 741,58 грн (в т. ч. ПДВ-123,60 грн), відповідно до якого ПП «Дніпротранс» оплату не здійснювало.

- 130) Відповідно до роз'яснень Міністерства інфраструктури України (листи від 18.03.2018 № 2668/11/10-16 та від 16.06.2017 № 5680/27/10-17) стосовно звільнення від сплати корабельного та канального зборів, згідно пункту 2.2 Порядку та пункту 3.5 Порядку, судна які здійснюють каботажне плавання, що заходять в акваторію відповідного морського порту при постановці на якір без виконання у цьому морському порту вантажних (пасажирських) операцій, звільняється від сплати корабельного та канального зборів.
- 131) В подальшому, ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії Протоколом узгодження взаєморозрахунків з ПП «Дніпротранс» від 24.03.2016 б/н у зв'язку з тим, що судно «Лімба» під прапором України заходило в акваторію Херсонського морського порту без виконання в цьому порту вантажних операцій і було подано в баласті для виконання каботажного рейсу Дніпродзержинськ – Одеса з очікуванням проходу до Одеського морського порту, виставлені рахунки були скориговані, а саме:
- рахунок від 10.12.2015 № 16576 на оплату канального збору у сумі 9858,86 грн (в т. ч. ПДВ-1643,14 грн) зменшується на суму 7391,14 грн без ПДВ і сума до сплати становить 985,90 грн. з ПДВ;
 - рахунок від 18.12.2015 № 16820 на оплату корабельного збору у сумі 741,58 грн (в т.ч. ПДВ - 123,60 грн) анульовано.
- 132) Отже, ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії в порушення вимог абзацу другого пункту 3.5 Порядку справляння зборів № 316 нараховувало ПП «Дніпротранс» канальний та корабельний збори.

3.5. КВАЛІФІКАЦІЯ ДІЙ ВІДПОВІДАЧА

- 133) Відповідно до 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.
- 134) Ураховуючи, що становище ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії у період з 2015 року по вересень 2017 року років на ринку послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) в територіальних (географічних) межах акваторії Херсонського морського торговельного порту є таким, що має ознаки монополієного (домінуюче) становища з часткою 100 %, оскільки ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії не мало жодного конкурента на цьому ринку, дії ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії, які полягали у безпідставному нарахуванні корабельного та канального зборів ПП «Дніпротранс» у грудні 2015 року, містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого частиною першою статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» у вигляді зловживання монополієм становищем на ринку послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів)що надаються в межах акваторії Херсонського морського порту, які призвели до ущемлення інтересів суб'єкта господарювання, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на вказаному ринку.
- 135) Ураховуючи, що дії ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії, які полягали у безпідставному нарахуванні корабельного та канального зборів ПП «Дніпротранс» у грудні 2015 року, містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого частиною першою статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної

конкуренції» розпорядженням Адміністративної колегії Херсонського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України від 09.11.2017 № 54-рп/к було розпочато розгляд Справи № 51/2-17.

3.6. АНТИКОНКУРЕНТНІ НАСЛІДКИ ДІЙ СУБ'ЄКТА ГОСПОДАРЮВАННЯ

- 136) ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії виставлено ПП «Дніпротранс» рахунок від 10.12.2015 № 16576 на оплату канального збору у сумі 9858,86 грн (в т. ч. ПДВ-1643,14 грн), відповідно до якого ПП «Дніпротранс» здійснило оплату у повному обсязі.
- 137) У подальшому рахунок від 10.12.2015 № 16576, на оплату канального збору у сумі 9858,86 грн (в т. ч. ПДВ-1643,14 грн) зменшено на суму 7391,14 грн без ПДВ і сума становить 985,90 грн. з ПДВ
- 138) Таким чином, безпідставне нарахування корабельного та канального зборів ПП «Дніпротранс» у грудні 2015 року призвело до ущемлення інтересів споживача у вигляді додаткових фінансових витрат при користуванні об'єктами портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів), що надаються в межах акваторії Херсонського морського порту

3.7. НЕМОЖЛИВІСТЬ ВЧИНЕННЯ ДІЙ ЗА УМОВ ІСНУВАННЯ ЗНАЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ НА РИНКУ.

- 139) Така поведінка ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії є можливою лише внаслідок відсутності вибору для споживачів інших виконавців послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) в територіальних (географічних) межах акваторії Херсонського морського торговельного порту.
- 140) З огляду на зазначене, Відділенням встановлено, що завдяки ринковій владі ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії має можливість нав'язувати споживачам умови надання послуг, які не можуть бути замінені послугами з існуючих альтернативних джерел, а споживачі послуг, які їх отримують, не можуть відмовитись від них, зокрема на території та акваторії Херсонського порту, що є наслідком ущемлення інтересів споживачів цих послуг.
- 141) Така поведінка притаманна саме монопольному утворенню, оскільки у взаємовідносинах із суб'єктом господарювання, що має монополю владу, споживачі його послуг знаходяться з ним у нерівних умовах, змушені погоджуватись на всі вимоги та умови для можливості отримання послуг та фактичного позбавлення захисту своїх прав та законних інтересів.
- 142) За умов наявності інших надавачів послуг із доступу до об'єктів портової інфраструктури під час входу/виходу суден в/з акваторії морського порту та/або в/з операційної акваторії причалу(причалів) в територіальних (географічних) межах акваторії Херсонського морського торговельного порту привабливість ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії у таких випадках для споживачів могла б різко зменшитися і тому, за умов існування значної конкуренції на ринку, необхідною ознакою якої відповідно до абзацу третього статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» є можливість вибору у споживачів, ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії істотно втратила б свою ринкову частку та, як наслідок, прибуток.

4. ПІДСТАВИ ДЛЯ НАДАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ

- 145) В обставинах, встановлених в ході розгляду Справи №51/2-17 зазначено, що ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії протоколом узгодження взаєморозрахунків з ПП «Дніпротранс» від 24.03.2016 б/н у зв'язку з тим, що судно «Лімба» під прапором України заходило в акваторію Херсонського морського порту без виконання в цьому порту вантажних операцій і було подано в баласті для виконання каботажного рейсу Дніпродзержинськ – Одеса з очікуванням проходу до Одеського морського порту, рахунки за справляння канального та корабельного зборів були скориговані, а саме:
 - рахунок від 10.12.2015 № 16576 на оплату канального збору у сумі 9858,86 грн (в т. ч. ПДВ-1643,14 грн) зменшується на суму 7391,14 грн без ПДВ і сума до сплати становить 985,90 грн. з ПДВ;

- рахунок від 18.12.2015 № 16820 на оплату корабельного збору у сумі 741,58 грн (в т.ч. ПДВ - 123,60 грн) анульовано.

- 143) Корегування та анулювання виставлених рахунків та актів виконаних робіт за вищевказаний захід судно «Лімба» в акваторію Херсонського морського порту свідчать про визнання ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії неправомірних дій при нарахуванні ПП «Дніпротранс» корабельного та каналного зборів.
- 144) Разом з тим, рахунок від 10.12.2015 № 16576 на оплату каналного збору, виставленого ПП «Дніпротранс» у сумі 9858,86 грн (в т. ч. ПДВ-1643,14 грн) не було анульовано у повному обсязі, а зменшено на суму 7391,14 грн без ПДВ і сума до сплати становила 985,90 грн. з ПДВ.
- 145) У ході розгляду Справи №51/2-17 не виявлено обставин, які б свідчили про завдання значних збитків ПП «Дніпротранс» внаслідок дій ДП «АМПУ» в особі Херсонської філії, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого частиною першою статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», які полягали у безпідставному нарахуванні корабельного та каналного зборів ПП «Дніпротранс» у грудні 2015 року.
- 146) Згідно з пунктом першим статті 46 Закону України «Про захист економічної конкуренції» органи Антимонопольного комітету України мають право надавати рекомендації органам влади, органам місцевого самоврядування, органам адміністративно-господарського управління та контролю, суб'єктам господарювання, об'єднанням стосовно припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, усунення причин виникнення цих порушень і умов, що їм сприяють, а у разі, якщо порушення припинено, - щодо вжиття заходів для усунення наслідків цих порушень. Рекомендації надаються у формі листа.
- 147) Відповідно до частини третьої статті 46 Закону України «Про захист економічної конкуренції» за умови виконання положень рекомендацій у разі, якщо порушення не призвело до суттєвого обмеження чи спотворення конкуренції, не завдало значних збитків окремим особам чи суспільству та вжито відповідних заходів для усунення наслідків порушення, провадження у справі про порушення законодавства про захист економічної конкуренції не розпочинається, а розпочате провадження закривається.

Відповідно до пункту 2 розділу II «Прикінцеві та перехідні положення» Закону України від 09.08.2023 № 3295-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства про захист економічної конкуренції та діяльності Антимонопольного комітету України» справи про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, розгляд яких розпочато до дня набрання чинності цим Законом, розглядаються відповідно до законодавства, яке діяло до дня набрання чинності цим Законом.

Ураховуючи викладене, керуючись статтями 7, 12, 14 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтею 46 Закону України «Про захист економічної конкуренції», пунктами 3, 11 Положення про територіальне відділення Антимонопольного комітету України, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 23.02.2001 № 32-р, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 30.03.2001 за № 291/5482 із змінами та доповненнями, адміністративна колегія Південного міжобласного територіального відділення Антимонопольного комітету України

РЕКОМЕНДУЄ:

Державному підприємству «Адміністрація морських портів України» (ідентифікаційний код юридичної особи «Інформація з обмеженим доступом») в особі Херсонської філії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (ідентифікаційний код відокремленого підрозділу «Інформація з обмеженим доступом») припинити дії, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, у вигляді безпідставного нарахування корабельного та каналного зборів ПП

«Дніпротранс» у грудні 2015 року та усунути наслідки порушення.

Про результати розгляду рекомендацій, державному підприємству «Адміністрація морських портів України» особі Херсонської філії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» необхідно повідомити Південне міжобласне територіальне відділення Антимонопольного комітету України у 10-ти денний строк з дня їх отримання з наданням копій підтверджувальних документів, завірених належним чином.

Зазначаємо, що відповідно до частини другої статті 46 Закону України «Про захист економічної конкуренції» рекомендації органів Антимонопольного комітету України підлягають обов'язковому розгляду органами чи особами, яким вони надані.

Голова Колегії

Андрій БОРИСЕНКО