



**АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ**  
**ТИМЧАСОВА АДМІНІСТРАТИВНА КОЛЕГІЯ**  
**РІШЕННЯ**

09 грудня 2019 р.

Київ

№ 93 - р/тк

Про порушення законодавства  
про захист економічної конкуренції  
та накладення штрафу

Справа № 27-01/2017

Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України, створена відповідно до наказу Голови Антимонопольного комітету України від 13.11.2019 № 106-ОД, розглянувши матеріали справи № 27-01/2017, розпочатої розпорядженням Адміністративної колегії Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України (далі – Відділення) від 23.11.2017 № 31-рп/к, подання від 05.12.2018 № 52-ПД з попередніми висновками у справі № 27-01/2017 та попередні висновки Адміністративної колегії Одеського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України від 05.12.2018 № 25-ПВ у справі № 27-01/2017, надіслані державному підприємству «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ», Відповідач, Підприємство),

**ВСТАНОВИЛА:**

**1. ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ**

- (1) Відділення за дорученням Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) від 08.06.2017 № 12-01/3373 проводило дослідження дотримання законодавства про захист економічної конкуренції ДП «АМПУ» при наданні послуг з транспортного оброблення вантажів.
- (2) Листом від 14.09.2017 № 01-07/1919 Відділення надіслало ДП «АМПУ» вимогу про надання інформації. Листом від 11.10.2017 № 6429 ДП «АМПУ» надало відповідь на зазначену вимогу.
- (3) Листом від 24.10.2017 № 01-07/2171 Відділення надіслало ДП «АМПУ» вимогу про надання інформації. Листом від 16.11.2017 № 7629 ДП «АМПУ» надало Відділенню відповідь на зазначену вимогу.
- (4) Розпорядженням Адміністративної колегії Одеського обласного територіального відділення від 23.11.2017 № 31-рп/к розпочато розгляд справи № 27-01/2017 за ознаками порушення законодавства про захист економічної конкуренції в діях ДП «АМПУ», які полягають у стягненні із судновласників додаткових коштів за послуги з оформлення приходу суден в порт та оформлення виходу судна з порту, за забезпечення заїзду автотранспорту в порт та за послуги з прийняття із суден усіх видів забруднень (крім баластних вод), які надаються та оплачуються судновласниками у складі портових зборів.

- (5) Листом від 24.11.2017 № 01-12/2420 розпорядження від 23.11.2017 № 31-рп/к про початок розгляду справи №27-01/2017 направлено ДП «АМПУ».
- (6) Листом від 16.01.2018 № 01-07/92 Відділення направило на адресу ДП «АМПУ» вимогу про надання інформації. ДП «АМПУ» листами від 07.02.2018 № 809 та від 13.02.2018 № 1024 надало Відділенню відповіді на зазначену вимогу.
- (7) Листом від 22.02.2018 № 01-05/357 Відділення направило на адресу ДП «АМПУ» вимогу про надання інформації. ДП «АМПУ» листами від 15.03.2018 № 1755 та від 22.03.2018 № 1978 надало Відділенню відповіді на зазначену вимогу.
- (8) Листом від 05.05.2018 № 01-01/815 Відділення звернулось до Комітету щодо створення Тимчасової адміністративної колегії Антимонопольного комітету України для розгляду справи № 27-01/2017.
- (9) Комітетом було надано доручення Відділенню від 11.06.2018 № 13-01/364 провести комплексне дослідження ринку послуг, які оплачуються у складі корабельного збору в межах територій та акваторій всіх морських портів України, а саме, щодо дій ДП «Адміністрація морських портів України» з нарахування та стягнення із суб'єктів господарювання плати: за послуги з оформлення приходу суден в порт та оформлення виходу судна з порту, за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів, та долучити отриману інформацію до матеріалів справи № 27-01/2017.
- (10) На виконання доручення Відділенням надіслано ДП «АМПУ» вимогу про надання інформації від 15.06.2018 № 01-05/2018. Листами від 25.06.2018 № 4832 та від 31.07.2018 № 5636 ДП «АМПУ» надало відповідь на зазначену вимогу.
- (11) Листом від 06.12.2018 № 65-02/2558 Відділенням направлено ДП «АМПУ» попередні висновки від 05.12.2018 № 25-ПВ у справі № 27-01/2017. Листом від 27.12.2018 № 8701/3984/10-01-01/Вих. ДП «АМПУ» надало Відділенню пропозиції (зауваження) до попередніх висновків Адміністративної колегії Одеського обласного територіального відділення від 05.12.2018 № 25-ПВ у справі № 27-01/2017.
- (12) Листами від 30.01.2019 № 65-02/271 та від 22.02.2019 № 65-02/483 Відділенням надіслано ДП «АМПУ» вимоги про надання інформації. Листами від 20.02.2019 № 663/10-01-01/Вих та від 21.03.2019 № 1101/10-03-02/Вих ДП «АМПУ» надало відповіді на зазначені вимоги.

## 2. ВІДПОВІДАЧ

- (13) Відповідачем у справі є ДП «АМПУ» (ідентифікаційний код юридичної особи 38727770). Місцезнаходження ДП «АМПУ»: просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135.
- (14) ДП «АМПУ» діє на підставі Статуту, який затверджується наказами Міністерства інфраструктури України (зокрема, від 24.03.2014 № 149, від 25.03.2016 № 119, від 11.01.2017 № 7, від 02.04.2018 № 149).
- (15) Згідно зі Статутом, ДП «АМПУ» є державним унітарним підприємством і діє як державне комерційне підприємство.
- (16) 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.
- (17) Отже, ДП «АМПУ» є суб'єктом господарювання у значенні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».
- (18) У своїй діяльності ДП «АМПУ» керується Конституцією України, законами України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України, наказами Уповноваженого органу управління, іншими нормативно-правовими актами, Статутом.
- (19) Пунктом 3 наказу Міністерства інфраструктури України від 19.03.2013 № 163 встановлено, що Адміністрація морських портів України є правонаступником

- державних підприємств морського транспорту, зазначених у пункті 1 цього наказу, у частині майна, прав та обов'язків відповідно до розподільчих балансів.
- (20) У кожному морському порту України Підприємство утворює філії ДП «АМПУ» (адміністрації морських портів) (далі – Філії).
- (21) Так, до складу ДП «АМПУ» входить 13 філій, що діють в морських портах України, а саме:
1. Бердянська філія, код ЄДРПОУ 38728360, місцезнаходження: 71112, Запорізька область, м. Бердянськ, вул. Горького, 6.
  2. Білгород-Дністровська філія, код ЄДРПОУ 38728376, місцезнаходження: 67700, Одеська обл., м. Білгород-Дністровський, вул. Шабська, 81.
  3. Ізмаїльська філія, код ЄДРПОУ 38728402, місцезнаходження: 68600, Одеська область, м. Ізмаїл, вул. Набережна Лукі Капікраяна, 4.
  4. Чорноморська філія, код ЄДРПОУ 38728418, місцезнаходження: 68001, Одеська область, м. Чорноморськ, вул. Праці, 6.
  5. Маріупольська філія, код ЄДРПОУ 38728439, місцезнаходження: 87510, Донецька область, м. Маріуполь, Приморський район, проспект Адмірала Луніна, 3.
  6. Миколаївська філія, код ЄДРПОУ 38728444, місцезнаходження: 54020, Миколаївська обл., м. Миколаїв, Заводський район, вул. Заводська, 23.
  7. Одеська філія, код ЄДРПОУ 38728457, місцезнаходження: 65026, Одеська обл., м. Одеса, Приморський район, Митна площа, 1.
  8. Ренійська філія, код ЄДРПОУ 38728465, місцезнаходження: 68800, Одеська обл., Ренійський р-н, м. Рені, вул. Дунайська, 188.
  9. Скадовська філія, код ЄДРПОУ 38728486, місцезнаходження: 75700, Херсонська область, Скадовський р-н, м. Скадовськ, вул. Магнібурська, 2.
  10. Філія «Ольвія», код ЄДРПОУ 38728512, місцезнаходження: 54052, Миколаївська область, м. Миколаїв, Корабельний район, А/С 170.
  11. Філія «Усть-Дунайськ», код ЄДРПОУ 38728528, місцезнаходження: 68355, Одеська область, Кілійський р-н, м. Вилкове, вул. Придунайська, 2.
  12. Херсонська філія, код ЄДРПОУ 38728533, місцезнаходження: 73000, Херсонська область, м. Херсон, Суворовський р-н, просп. Ушакова, 4.
  13. Юженська (Південна) філія, код ЄДРПОУ 38728549, місцезнаходження: 65481, Одеська обл., м. Южне, вул. Берегова, 11.
- (22) Філії ДП «АМПУ» (адміністрації відповідних портів) є відокремленими підрозділами Підприємства, які не мають статусу юридичної особи та здійснюють від імені Підприємства частину господарської діяльності.
- (23) 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.
- (24) Філії мають окремі баланси, які входять до зведеного балансу Підприємства, круглу печатку зі своїм найменуванням, кутовий та інші штампи, бланки зі своїм найменуванням. Філії можуть відкривати поточні та інші рахунки в установах банків.
- (25) Дії, які вчиняються Філією у встановленому законодавством України та Положенням порядку, вчиняються від імені Підприємства. Підприємство несе відповідальність за всіма зобов'язаннями Філій.

### **3. ВИЗНАЧЕННЯ МОНОПОЛЬНОГО (ДОМІНУЮЧОГО) СТАНОВИЩА**

- (26) Аналіз та дослідження становища ДП «АМПУ» на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, здійснювалися відповідно до Методики

визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єкта господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України від 5 березня 2002 року № 49-р, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 1 квітня 2002 року за № 317/6605 (далі – Методика).

- (27) Відповідно до пункту 1 частини першої 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).
- (28) Адміністрація морських портів України, відповідно до частини першої статті 15 Закону України «Про морські порти України» утворюється, зокрема, з метою надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки, справляння та цільового використання портових зборів.
- (29) Відповідно до частин першої – четвертої статті 22 Закону України «Про морські порти України», у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний. Портові збори сплачуються адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених цим Законом. 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. Корабельний збір справляється **на користь користувача портової акваторії**, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності цим Законом.

### **3.1. Об'єкт аналізу щодо визначення монопольного (домінуючого) становища**

- (30) Відповідно до пункту 3.1 Методики об'єктами аналізу щодо визначення монопольного (домінуючого) становища є: суб'єкт господарювання; група суб'єктів господарювання; конкретний товар (продукція, роботи, послуги), який випускається, постачається, продається, придбавається (використовується, споживається) цим (цими) суб'єктом (суб'єктами) господарювання.

**Об'єктом аналізу щодо визначення монопольного становища є:**

- (31) ДП «АМПУ» та філії ДП «АМПУ».
- (32) Послуги з оформлення приходу суден в порт та оформлення виходу суден із порту; послуги, пов'язані з перевіркою суден на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (далі – МК ОСПЗ), які надаються та оплачуються судновласниками у складі корабельного збору.

### **3.2. Визначення товарних меж ринків**

- (33) Відповідно до пункту 2.2 Статуту предметом діяльності ДП «АМПУ» є, зокрема:
- організація та забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту;
  - надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту, а також між морськими портами для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки, в тому числі лоцманських послуг, послуг служб регулювання руху суден, послуг із забезпечення безпечного проходження каналами, акваторіями тощо, що оплачуються у складі портових зборів, та платами за послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій;
  - організація 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, а також служб регулювання руху суден та річкових інформаційних служб;

- справляння та цільове використання портових зборів та плати за послуги, що надаються суб'єктами природних монополій.
- (34) Під час визначення товарних меж ринків враховувалось, що послуги, які надаються та оплачуються судновласниками у складі корабельного збору, мають специфічні споживчі властивості щодо задоволення потреб споживачів таких послуг та не можуть бути взаємозамінними з іншими видами послуг.
- (35) Отже, за таких обставин товарними межами ринків є послуги, які надаються та оплачуються судновласниками у складі корабельного збору.
- (36) **Споживачами послуг** є юридичні особи, які отримують або мають намір отримати послуги, які надаються та оплачуються судновласниками у складі корабельного збору, а саме: послуги з оформлення приходу суден в порт та оформлення виходу суден з порту; послуги, пов'язані з перевіркою суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ.

### **3.3. Визначення територіальних (географічних) меж ринків**

- (37) Територіальні (географічні) межі ринку певного товару (товарної групи) визначаються шляхом установаження мінімальної території, за межами якої з точки зору споживача придбання товарів (товарної групи), що належать до групи взаємозамінних товарів товарної групи), є неможливим або недоцільним.
- (38) Відповідно до частини першої статті 1 Закону України «Про морські порти України»:
  - 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;
  - 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.
- (39) На території України розташовані такі морські порти: Білгород-Дністровський, Бердянський, Ізмаїльський, Чорноморський, Маріупольський, Миколаївський, Одеський, Спеціалізований морський порт Ольвія, Ренійський, Скадовський, Херсонський, Усть-Дунайський, Морський порт «Південний». 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.
- (40) Отже, територіальними (географічними) межами ринків є:
  - територія та акваторія Білгород-Дністровського морського порту;
  - територія та акваторія Бердянського морського порту;
  - територія та акваторія Ізмаїльського морського порту;
  - територія та акваторія Чорноморського морського порту;
  - територія та акваторія Маріупольського морського порту;
  - територія та акваторія Миколаївського морського порту;
  - територія та акваторія Одеського морського порту;
  - територія та акваторія Ренійського морського порту;
  - територія та акваторія Скадовського морського порту;
  - територія та акваторія Херсонського морського порту;
  - територія та акваторія Усть-Дунайського морського порту;
  - територія та акваторія спеціалізованого морського порту Ольвія;
  - територія та акваторія морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»).

### **3.4. Часові межі ринку**

- (41) Відповідно до 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 зі сталою структурою.

- (42) Відділенням під час проведення дослідження з питань дотримання законодавства про захист економічної конкуренції ДП «АМПУ» при наданні послуг із транспортного оброблення вантажів та при проведенні комплексного дослідження ринків послуг, які оплачуються у складі корабельного збору, у межах територій та акваторій всіх морських портів України, а саме, щодо дій ДП «АМПУ» з нарахування та стягнення із суб'єктів господарювання плати: за послуги з оформлення приходу суден у порт та оформлення виходу судна з порту, за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів, досліджувалась діяльність ДП «АМПУ» у 2017 та 2018 роках.
- (43) Отже, часовими межами ринків визначено 2017 та 2018 роки.

### **3.5. Визначення бар'єрів вступу на ринок**

- (44) До бар'єрів вступу на ринок належить законодавчо врегульований механізм справляння портових зборів, а саме:  
Адміністрація морських портів України, відповідно до частини першої статті 15 Закону України «Про морські порти України» утворюється, зокрема, з метою надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки, справляння та цільового використання портових зборів.

### **3.6. Установлення монопольного (домінуючого) становища**

- (45) Відповідно до абзацу другої 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.
- (46) Ураховуючи зазначене, ДП «АМПУ» протягом 2017 та 2018 років займало монопольне (домінуюче) становище на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору в межах:  
території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;  
території та акваторії Бердянського морського порту;  
території та акваторії Ізмаїльського морського порту;  
території та акваторії Чорноморського морського порту;  
території та акваторії Маріупольського морського порту;  
території та акваторії Миколаївського морського порту;  
території та акваторії Одеського морського порту;  
території та акваторії Ренійського морського порту;  
території та акваторії Скадовського морського порту;  
території та акваторії Херсонського морського порту;  
території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;  
території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;  
території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),  
як таке, що не має жодного конкурента на цих ринках.

## **4. ЗЛОВЖИВАННЯ МОНОПОЛЬНИМ (ДОМІНУЮЧИМ) СТАНОВИЩЕМ НА РИНКУ**

### **4.1. Обставини справи**

- (47) На території морських портів України, як постійні представники судновласника, діють морські агенти, які від імені судновласника / фрахтувальника і за його рахунок укладають з ДП «АМПУ» договори «Про взаємодію сторін під час агентування суден у морських портах України».
- (48) Предметом таких договорів є у тому числі надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки, порядок надання (виконання) адміністрацією порту

суднозаходу за плату послуг (робіт) при обслуговуванні суден Морським агентом в морських портах України, а також врегулювання порядку нарахування та оплати портових зборів та інших послуг (робіт), наданих (виконаних) адміністрацією порту суднозаходу та організація інформаційного забезпечення під час приходу, перебування та виходу судна з морського порту.

- (49) Отже, за отримані судновласником від ДП «АМПУ» послуги сплачує морський агент від імені та в інтересах судновласника.
- (50) Невід'ємною частиною зазначених договорів є додатки до Договору щодо переліку послуг, які надаються ДП «АМПУ» на території морських портів України згідно із затвердженими вільними цінами (тарифами). Вартість таких послуг розраховується щодо кожної філії ДП «АМПУ» окремо та затверджується начальником кожної філії ДП «АМПУ».
- (51) Рахунки за послуги ДП «АМПУ», які надаються в портах України, сплачуються морським агентом відповідно до затверджених вільних цін щодо кожної філії ДП «АМПУ» у відповідному порту суднозаходу. Про виконання зазначених послуг ДП «АМПУ» складає Акт виконаних робіт, який надається морському агенту.
- (52) Так, відповідно до укладених із морськими агентами договорів ДП «АМПУ» у морських портах України, крім портових зборів, стягує із судновласників шляхом виставлення рахунків морським агентам такі плати за вільними тарифами:  
- за оформлення приходу суден у порт та оформлення виходу суден із порту;  
- за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ.
- (53) Зазначене підтверджено листами ДП «АМПУ» від 11.10.2017 № 6429, від 11.10.2017 № 7629, від 07.02.2018 № 809, від 13.02.2018 № 1024, від 15.03.2018 № 1755, від 25.06.2018 № 4832, від 31.07.2018 № 5636, від 20.02.2019 № 663/10-01-01, якими у тому числі ДП «АМПУ» надало Відділенню копії рахунків зі сплати зазначених послуг, які виставлялись морським агентам, та копії актів виконаних робіт (у разі складання) щодо усіх філій ДП «АМПУ».
- (54) Так, наприклад:
1. Іллічівська філія ДП «АМПУ» виставляла такі рахунки морському агенту ТОВ «ГЛОБАЛ ЕЙДЖЕНСІ СЕРВІСІЗ» згідно з договором від 08.02.2015 № 132-П-АМПУ-15 щодо судна «Олімпія ІV»: № 03/10424 від 11.09.2017 та № 03/10010424 від 04.09.2017 щодо сплати портових зборів; № 03/10797 від 11.09.2017 щодо оплати послуг за оформлення приходу судна в порт та оформлення виходу судна з порту та послуг із перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ.
  2. Юженська філія ДП «АМПУ» виставляла такі рахунки морському агенту ТОВ «СТАРК ШИППІНГ» згідно з договором від 11.12.2015 № 190-П-АМПУ-15 щодо судна VTNUS: № А10557 від 29.08.2017 щодо сплати портових зборів, № А10558 від 23.08.2017 щодо оплати послуг за оформлення приходу судна в порт, № А30859 від 22.08.2017 щодо оплати послуг за оформлення виходу судна з порту, № А10560 від 23.08.2017 щодо оплати послуг із перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ.
  3. Бердянська філія ДП «АМПУ» виставляла такі рахунки морському агенту ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ» згідно з договором від 03.05.2018 № 222-П-АМПУ-18: від 30.05.2018 № 1801008300 щодо сплати портових зборів, від 28.05.2018 № 1801008301 щодо оплати послуг за оформлення приходу судна в порт та послуг із перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, від 30.05.2018 № 1801008302 щодо оплати послуг за оформлення виходу судна з порту.
  4. Скадовська філія ДП «АМПУ» виставляла такі рахунки морському агенту ТОВ «АШЕРА ЛТД» згідно з договором від 14.12.2015 № 298-П-АМПУ-15: від 03.01.2018 № 2 зі сплати портових зборів, від 03.01.2018 № 3 щодо оплати послуг за оформлення приходу судна в порт та послуг за оформлення виходу судна з порту,

від 03.01.2018 № 6 щодо оплати послуг із перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ.

5. Херсонська філія ДП «АМПУ» виставляла такі рахунки морському агенту ТОВ «ГЛОБАЛ» згідно з договором від 11.05.2015 № 278-П-АМПУ-18: від 29.05.2018 № 1583/879 зі сплати портових зборів, від 30.05.2018 № 1697 щодо оплати послуг за оформлення приходу судна в порт, послуг за оформлення виходу судна з порту, послуг з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ.

Морський агент після отримання зазначених рахунків від ДП «АМПУ» надає відповідні рахунки зі сплати портових зборів та інших послуг (за вільними тарифами) судновласнику.

- (55) Аналогічна ситуація щодо оплати послуг за оформлення приходу судна в порт, послуг за оформлення виходу судна з порту, послуг із перевірки суден на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів МК ОСПЗ у 2017 та 2018 роках спостерігається щодо усіх філій ДП «АМПУ».
- (56) За інформацією, наданою листами ДП «АМПУ» від 13.02.2018 № 1024, від 15.03.2018 № 1755 та від 31.07.2018 № 5636, послуга з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ на платній основі не надавалась виключно на території Одеської філії ДП «АМПУ» у 2017 році. У 2018 році плата за зазначену послугу справлялась кожною філією ДП «АМПУ», включаючи Одеську.
- (57) Тобто, ДП «АМПУ» виставляє морському агенту рахунки зі сплати судновласником за послуги з оформлення приходу суден в порт та оформлення виходу суден із порту; за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ та рахунки зі сплати зазначеним судновласником корабельного збору.
- (58) Крім того, ДП «АМПУ» надало Відділенню інформацію щодо обсягів стягнення із судновласників розмірів плат (без ПДВ) щодо усіх філій ДП «АМПУ»:  
 - за 2017 рік: за оформлення приходу суден у порт – у розмірі 14 785,1 тис. грн; за оформлення виходу суден із порту – у розмірі 17 659,7 тис. грн; за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ – у розмірі 5 937,5 тис. грн;  
 - за 2018 рік: за оформлення приходу суден у порт – у розмірі 17 583,66 тис. грн; за оформлення виходу суден із порту – у розмірі 24 451,42 тис. грн; за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ – у розмірі 7 371,21 тис. грн.
- (59) Обсяг нарахованого корабельного збору (без ПДВ) щодо усіх філій ДП «АМПУ» становив у 2017 році 2 630 262,1 тис. грн, у 2018 році – 2 153 497,8 тис. грн.
- (60) Викладене свідчить про нарахування та стягнення ДП «АМПУ» із судновласників плати за послуги з оформлення приходу суден у порт та оформлення виходу суден із порту; за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, при сплаті у повному обсязі зазначеними судновласниками корабельного збору.

#### **4.2. Антиконтурентні наслідки дій Відповідача**

- (61) Стаття 21 Закону України «Про морські порти України» передбачає, що:
1. Тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів, підлягають державному регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.
  2. Перелік спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, визначає Кабінет Міністрів України.
- Розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики.
- (62) Відповідно до прикінцевих положень Закону України «Про морські порти України» тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує



- центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. На сьогодні таким органом є Міністерство інфраструктури України.
- (63) Статтею 74 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ) встановлено, що організація та забезпечення безпеки мореплавства у морському порту покладаються на адміністрацію морських портів України.
- (64) Згідно зі статтею 75 КТМ України державний нагляд за безпекою мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях здійснюється капітаном морського порту. Межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту щодо здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства, визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті. Державний нагляд за безпекою мореплавства у морських терміналах, розташованих у межах територій та акваторій, відокремлених від основної території та акваторії відповідного морського порту, здійснює окремий підрозділ служби капітана морського порту. Капітан морського порту та служба капітана морського порту діють на підставі положення, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.
- (65) До функцій капітана морського порту належить, зокрема, оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту (стаття 78 КТМ України).
- (66) Стаття 91 КТМ України передбачає, що у разі несплати портових зборів, капітан морського порту відмовляє судну у видачі дозволу на вихід з порту.
- (67) Порядок справляння та розміри ставок портових зборів затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 (далі — Порядок).
- (68) Розділ I пункту 1.4 Порядку передбачає, що сплата портових зборів у морських портах здійснюється до виходу судна з морського порту, а за транзитний прохід каналами - шляхом попередньої оплати або безпосередньо на вході у канал.
- (69) Пунктом 2.1 розділу II Порядку передбачено, що із суден груп А, Б і Г справляється корабельний збір 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 в додатку 2 до Порядку.
- (70) Ставки, наведені в 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.
- (71) Відповідно до пункту 2.9 розділу II Порядку, у випадку, коли судно входить в акваторію морського порту для виконання вантажних операцій і такі операції повністю виконуються в операційній акваторії причалу (причалів), балансоутримувачем яких є адміністрація морських портів України, а після завершення вантажних операцій судно здійснює вихід із акваторії морського порту, - корабельний збір стягується повністю на користь адміністрації морських портів України за ставками, наведеними в додатку 2 до цього Порядку для відповідного морського порту.
- (72) Пункт 2.10 розділу II Порядку передбачає, що у випадку, коли судно входить в акваторію морського порту для виконання вантажних операцій і такі операції повністю виконуються в операційній акваторії причалу (причалів), що знаходиться у межах акваторії морського порту та яка перебуває у недержавній формі власності і збудована до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесена до реєстру гідротехнічних споруд морських портів України, а після завершення вантажних операцій судно здійснює вихід із акваторії морського порту, - корабельний збір, що стягується:

- на користь адміністрації морських портів України, розраховується за ставками, наведеними в додатку 2 до цього Порядку для відповідного морського порту, за кожний вхід в акваторію морського порту та кожний вихід з акваторії морського порту з використанням коефіцієнта 0,5 (у випадку, якщо судно використовує гідротехнічні споруди портової акваторії) або 0,2 (у випадку, якщо судно не використовує гідротехнічні споруди портової акваторії) до умовного об'єму суден;
  - на користь власника операційної акваторії причалу (причалів), розраховується за ставками, наведеними в додатку 2 до цього Порядку для відповідного морського терміналу, за кожний вхід в операційну акваторію причалу (причалів) та за кожний вихід з операційної акваторії причалу (причалів).
- 4.2.1.** Порядок обліку та використання коштів від портових зборів затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462 (далі – Порядок I).
- (73) Зазначений Порядок I регулює питання, пов'язані з обліком та використанням коштів від портових зборів, що справляються в установленому законодавством порядку, крім адміністративного збору, а також установлює єдиний порядок обліку та звітності щодо використання цих коштів, та є обов'язковим для застосування усіма суб'єктами господарювання різних форм власності, на користь яких в установленому законодавством порядку справляються корабельний, каналний, маяковий, причальний, якірний та санітарний портові збори (пункти 1.1 та 1.2 розділу I Порядку I).
  - (74) Пунктом 2.1 розділу II Порядку I передбачено, що кошти від корабельного збору використовуються у тому числі на заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах.
  - (75) Статтею 79 Закону України «Про морські порти України» встановлено, що до повноважень капітана морського порту належать його розпорядження з питань забезпечення безпеки мореплавства, які є обов'язковими для всіх суден, юридичних і фізичних осіб, які перебувають в акваторії та на території цього морського порту.
  - (76) У часових межах проведення Відділенням досліджень і розслідування у справі № 27-01/2017 (2017 – 2018 роки) порядок діяльності капітана морського порту та служби капітана морського порту в частині здійснення ними нагляду та забезпечення безпеки мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях визначався Положенням про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 № 190, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 18.04.2013 за № 632/23164 **(втратило чинність внаслідок набрання чинності 14.05.2019 наказом Міністерства інфраструктури України від 18.04.2019 № 266 «Про затвердження Змін до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 26.04.2019 за № 448/33419).**
  - (77) Пункт 1.1 зазначеного Положення передбачав, що капітан морського порту очолює службу капітана морського порту, яка входить до складу адміністрації морських портів України.
  - (78) Відповідно до статті 78 Кодексу торговельного мореплавства України та Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту до функцій капітана морського порту належать, зокрема:
    - нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у морський порт і виходу з морського порту;
    - оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту.
  - (79) Процедура оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту передбачена Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545,

zareєстрованим у Міністерстві юстиції України 23.03.2004 за № 353/8952, та Порядком оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430, zareєстрованим у Міністерстві юстиції України 23 липня 2013 року за № 1230/23762.

- (80) **Вказаними нормативними актами плата за оформлення приходу (виходу) в (із) порт (порту) судна не передбачена.**
- (81) **Отже, заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах включають в себе заходи з оформлення приходу суден у морський порт і виходу суден із морського порту та оплачуються коштами від корабельного збору.**
- 4.2.2.** Пунктом 2.1 розділу II Порядку I передбачено, що кошти від корабельного збору використовуються у тому числі на заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства на судноплавних шляхах.
- (82) З метою реалізації норм, правил, стандартів і процедур Конвенції СОЛАС-74, Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів, інших міжнародних та національних нормативних актів з морської безпеки адміністрацією морських портів України у встановленому законом порядку створюється служба морської безпеки (далі – СМБ).
- (83) Типове положення про службу морської безпеки порту затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 № 339, zareєстроване в Міністерстві юстиції України 26 жовтня 2011 року за № 1233/19971 (далі – Положення I).
- (84) Пунктом 1.4 розділу I Положення I передбачено, що СМБ є структурним підрозділом адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, який відповідає за впровадження й підтримання належного рівня морської безпеки в адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, підтримання режиму перебування в порту, захист об'єктів портової інфраструктури, суден, що перебувають в адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, їх екіпажів і пасажирів від актів піратства, тероризму, актів незаконного втручання та інших протиправних дій.
- (85) До основних завдань СМБ віднесено в тому числі:  
 - реалізацію в портах та ПЗ (далі – портові засоби, у тому числі термінали) норм, правил, стандартів і процедур глави XI-2 Додатка до Конвенції СОЛАС-74, Кодексу ОСПЗ, інших міжнародних та національних нормативних актів з морської безпеки (пункт 3.1.1 розділу III Положення I);  
 - здійснення перевірок суден, які зайшли в порт або ПЗ, щодо відповідності вимогам глави XI-2 Додатка до Конвенції СОЛАС-74 та КМ ОСПЗ (пункт 3.1.10 розділу III Положення I).
- (86) **Вказаними нормативними актами плата за послуги, пов'язані з перевіркою суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, не передбачена.**
- (87) **Тобто, послуги, пов'язані з перевіркою суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, спрямовані на забезпечення безпеки судноплавства, входять до складу та оплачуються коштами від корабельного збору.**
- (88) Отже, у ДП «АМПУ» відсутні підстави для застосування вільних тарифів на послуги з оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту, послуги, пов'язані з перевіркою суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, оскільки оформлення приходу суден у морський порт і виходу суден з морського порту сплачено у складі корабельного збору.
- (89) Однак, як встановлено в ході розгляду справи, ДП «АМПУ» нараховувало та стягувало із судовласників плату: за послуги з оформлення приходу суден у порт та оформлення виходу суден із порту; за послуги з перевірки суден на відповідність

вимогам МК ОСПЗ, при сплаті у повному обсязі зазначеними судновласниками корабельного збору.

#### **4.3. Неможливість вчинення Відповідачем таких дій за умов існування значної конкуренції на ринку**

- (90) Чинне законодавство покладає обов'язок на судновласника щодо сплати портових зборів у повному обсязі. Провадження діяльності судновласником на території порту без сплати портових зборів неможливе.
- (91) Сплативши корабельний збір судновласники мали право на отримання послуг, які оплачуються у складі корабельного збору, а саме: послуг з оформлення приходу судна в порт та оформлення виходу судна з порту; за послуги з перевірки судна на відповідність вимогам МК ОСПЗ, та не сплачувати повторно за ці послуги.
- (92) Через відсутність альтернативних джерел отримання послуг, які входять та оплачуються у складі портових зборів, ДП «АМПУ» стає для судновласників єдиним партнером на території портів України, стосунків з яким неможливо уникнути.
- (93) Отже, нарахування та стягнення ДП «АМПУ» із судновласників додаткових коштів за послуги з оформлення приходу суден у порт, оформлення виходу суден із порту, за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, які вже оплачені судновласниками у складі корабельного збору, було б неможливим за умов існування значної конкуренції на ринку надання послуг, які оплачуються у складі корабельного збору.

#### **4.4. Загальні висновки щодо зловживання Відповідачем монопольним становищем**

- (94) Відповідно до частини першої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку є дії чи бездіяльність суб'єкта господарювання, який займає монопольне (домінуюче) становище на ринку, що призвели або можуть призвести до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції, або ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання чи споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (95) Відповідно до частини третьої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.
- (96) Відповідно до пункту 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», зловживання монопольним (домінуючим) становищем є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.
- (97) Дії ДП «АМПУ», які полягали в нарахуванні та стягненні із судновласників протягом 2017 – 2018 років додаткових коштів за послуги з оформлення приходу суден у порт та оформлення виходу суден із порту, які вже оплачені судновласниками у складі корабельного збору, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах: території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту; території та акваторії Бердянського морського порту; території та акваторії Ізмаїльського морського порту; території та акваторії Чорноморського морського порту; території та акваторії Маріупольського морського порту; території та акваторії Миколаївського морського порту; території та акваторії Одеського морського порту; території та акваторії Ренійського морського порту; території та акваторії Скадовського морського порту; території та акваторії Херсонського морського порту; території та акваторії Усть-Дунайського морського порту; території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;

- території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),  
що могли призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (98) Дії ДП «АМПУ», які полягали в нарахуванні та стягненні із судновласників протягом 2017 року додаткових коштів за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, які вже оплачені судновласниками у складі корабельного збору, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах:  
території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;  
території та акваторії Бердянського морського порту;  
території та акваторії Ізмаїльського морського порту;  
території та акваторії Чорноморського морського порту;  
території та акваторії Маріупольського морського порту;  
території та акваторії Миколаївського морського порту;  
території та акваторії Ренійського морського порту;  
території та акваторії Скадовського морського порту;  
території та акваторії Херсонського морського порту;  
території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;  
території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;  
території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),  
що могли призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (99) Дії ДП «АМПУ», які полягали в нарахуванні та стягненні із судновласників протягом 2018 року додаткових коштів за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, які вже оплачені судновласниками у складі корабельного збору, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах:  
території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;  
території та акваторії Бердянського морського порту;  
території та акваторії Ізмаїльського морського порту;  
території та акваторії Чорноморського морського порту;  
території та акваторії Маріупольського морського порту;  
території та акваторії Миколаївського морського порту;  
території та акваторії Одеського морського порту;  
території та акваторії Ренійського морського порту;  
території та акваторії Скадовського морського порту;  
території та акваторії Херсонського морського порту;  
території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;  
території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;  
території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),  
що могли призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (100) Такі висновки кореспондуються з позицією судів під час розгляду подібних спорів між ДП «АМПУ» та органами Комітету.

- (101) Зокрема, рішенням Запорізького обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України від 29.12.2016 № 22-рш у справі № 03/11-16 визнано, зокрема, дії ДП «АМПУ» в особі Бердянської філії, які полягали у виставленні до оплати та стягненні із судновласників СЧС «Вера» додаткових коштів за оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту, що входять і оплачуються СЧС «Вера» у складі корабельного збору (забезпечення безпеки судноплавства на судноплавних шляхах), що не передбачено нормативно-правовими актами, порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монополюючим (домінуючим) становищем на ринку послуги із забезпечення безпеки судноплавства на судноплавних шляхах, що надаються у морському порту, шляхом дій суб'єкта господарювання, що призвели до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (102) ДП «АМПУ» оскаржувало в судах зазначене рішення Запорізького обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України.
- (103) Постановою Верховного Суду від 13 лютого 2018 року у справі № 908/273/17 касаційну скаргу ДП «АМПУ» в особі Бердянської філії ДП «АМПУ» залишено без задоволення, а рішення Господарського суду Запорізької області від 28.04.2017 та постанову Донецького апеляційного господарського суду від 10.07.2017 у справі № 908/273/17 – без змін.
- (104) Під час розгляду справи № 908/273/17 судами встановлено, що оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту належить до заходів, пов'язаних із забезпеченням безпеки судноплавства, і за кожний вхід судна та вихід із порту нараховується корабельний збір у розмірі, визначеному Порядком.
- (105) Крім того, суди прийшли до висновку про те, що приписами Правил контролю суден, Порядку та Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430, спростовуються твердження ДП «АМПУ» про те, що дії капітана порту з оформлення приходу / виходу суден з/в порт(у) не оплачуються портовими зборами, а мають відшкодовуватися за рахунок вільних тарифів, встановлених Філією.

## **5. ЗАПЕРЕЧЕННЯ ВІДПОВІДАЧА ТА ЇХ СПРОСТУВАННЯ**

- (106) Як свідчать заперечення Відповідача, надані Відділенню листом від 27.12.2018 № 8701/3984/10-01-01/Вих на попередні висновки у справі, Відповідач із висновками про порушення ним законодавства про захист економічної конкуренції не згоден.
- (107) Так, ДП «АМПУ» у запереченнях до попередніх висновків зазначає таке.
- (108) ДП «АМПУ» не отримує коштів із Державного бюджету на фінансування певних напрямів діяльності, зокрема на покриття витрат, пов'язаних із виконанням капітанами морських портів та очолюваними ними службами функцій, визначених КТМУ, Законом України «Про морські порти України» та іншими нормативно-правовими актами.
- (109) У Положенні № 190 та/або Правилах № 545 та/або Порядку № 430 та інших актах не визначено, що функції капітана морського порту та функції служби капітана морського порту мають бути виконані на безоплатній основі.
- (110) У зв'язку з викладеним, ДП «АМПУ» зазначає, що відповідно до статті 21 Закону України «Про морські порти України», послуги з оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту надаються за вільними цінами на договірних засадах.
- (111) Таке твердження відповідача не береться до уваги, оскільки частиною третьою статті 21 Закону України «Про морські порти України» передбачено, що тарифи на інші

послуги, крім визначених у частині першій цієї статті, є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником.

- (112) При цьому вказана норма Закону України «Про морські порти України» не передбачає те, що до «інших послуг» належать послуги з оформлення приходу суден у морський порт і виходу суден з морського порту.
- (113) Крім того, у Положенні № 190 та/або Правилах № 545 та/або Порядку № 430 та інших актах не визначено, що функції капітана морського порту та функції служби капітана морського порту мають бути виконані на платній основі і стягуватись на користь ДП «АМПУ».
- (114) ДП «АМПУ» також зазначає, що не є єдиним суб'єктом господарювання, який здійснює справляння портових зборів, оскільки корабельний збір справляється також на користь власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності Законом України «Про морські порти України».
- (115) Однак із Порядку справляння та розмірів ставок портових зборів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 (пункти 2.10 – 2.11), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12 червня 2013 року за № 930/23462, вбачається, що сплата корабельного збору на користь власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності Законом України «Про морські порти України», не звільняє судно від сплати корабельного збору за вхід / вихід із акваторії морського порту, а встановлює лише коефіцієнт, який застосовується до розміру ставки корабельного збору за вхід / вихід із акваторії морського порту, який сплачується на користь адміністрації морських портів України.
- (116) Відповідно до пункту 2.10 Порядку у випадку, коли судно входить в акваторію морського порту для виконання вантажних операцій і такі операції повністю виконуються в операційній акваторії причалу (причалів), що знаходиться в межах акваторії морського порту та яка перебуває в недержавній формі власності і збудована до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесена до реєстру гідротехнічних споруд морських портів України, а після завершення вантажних операцій судно здійснює вихід із акваторії морського порту, - корабельний збір, що стягується:
- на користь адміністрації морських портів України, розраховується за ставками, наведеними в додатку 2 до цього Порядку для відповідного морського порту, за кожний вхід в акваторію морського порту та кожний вихід з акваторії морського порту з використанням коефіцієнта 0,5 (у випадку, якщо судно використовує гідротехнічні споруди портової акваторії) або 0,2 (у випадку, якщо судно не використовує гідротехнічні споруди портової акваторії) до умовного об'єму суден;
  - на користь власника операційної акваторії причалу (причалів), розраховується за ставками, наведеними у додатку 2 до цього Порядку для відповідного морського терміналу, за кожний вхід в операційну акваторію причалу (причалів) та за кожний вихід з операційної акваторії причалу (причалів).
- (117) Відповідно до пункту 2.11 Порядку у випадку, коли судно входить в акваторію морського порту для виконання вантажних операцій і такі операції частково виконуються в операційній акваторії причалу (причалів), що знаходиться в межах акваторії морського порту, яка перебуває у недержавній формі власності, збудована до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесена до реєстру гідротехнічних споруд морських портів України, і частково у причалі (причалах), розташованому(их) в акваторії морського порту, балансоутримувачем якого (яких) є адміністрація морських портів України, а після завершення вантажних операцій судно здійснює вихід із акваторії морського порту, - корабельний збір, що стягується:

- на користь адміністрації морських портів України, розраховується за ставками, наведеними в додатку 2 до цього Порядку для відповідного морського порту, за кожний вхід в акваторію морського порту з використанням коефіцієнта 0,5 до умовного об'єму суден та за кожний вихід з акваторії морського порту без застосування знижувального коефіцієнта;
  - на користь власника операційної акваторії причалу (причалів), розраховується за ставками, наведеними в додатку 2 до цього Порядку для відповідного морського терміналу, за кожний вхід в операційну акваторію причалу (причалів) та за кожний вихід з операційної акваторії причалу (причалів).
- (118) Законом України «Про морські порти України» визначено, що саме ДП «АМПУ» забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань, у тому числі справляння на користь ДП «АМПУ» корабельного збору за кожний вхід /вихід з акваторії морського порту.
- (119) Вхід / вихід судна з акваторії морського порту неможливий без сплати корабельного збору на користь ДП «АМПУ».
- (120) Матеріалами справи доведено, що послуги з оформлення приходу суден у морський порт і виходу з морського порту, послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ входять до складу та оплачуються судовласниками у складі корабельного збору, який справляється на користь ДП «АМПУ».
- (121) Отже, у ДП «АМПУ» відсутні підстави для нарахування та стягнення плати за послуги з оформлення приходу суден у морський порт і виходу суден із морського порту, послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, які сплачувались під час справляння корабельного збору.
- (122) Також ДП «АМПУ» у зауваженнях зазначає: «...Одеським обласним територіальним відділенням Антимонопольного комітету України як органом державної влади, взято на себе повноваження (компетенцію) Міністерства інфраструктури України в частині здійснення контролю за цільовим використанням ДП «АМПУ» коштів від корабельного збору шляхом встановлення факту нецільового використання коштів від корабельного збору (покриття статті видатків, що має бути покрито за рахунок корабельного збору, на думку АМКУ, за рахунок інших плат)».
- (123) Щодо цього твердження слід зазначити, що Відділення здійснювало дослідження з питань дотримання законодавства про захист економічної конкуренції державним підприємством «Адміністрація морських портів України» при наданні послуг з транспортного оброблення вантажів та комплексне дослідження ринку послуг, які оплачуються у складі корабельного збору в межах територій та акваторій всіх морських портів України, а саме, щодо дій ДП «Адміністрація морських портів України» з нарахування та стягнення із суб'єктів господарювання плати: за послуги з оформлення приходу суден у порт та оформлення виходу судна з порту, за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів. Питання нецільового використання ДП «АМПУ» коштів від корабельного збору не було ні предметом дослідження, ні об'єктом аналізу під час зазначених досліджень, що підтверджується матеріалами справи.

## 6. ВИСНОВКИ У СПРАВІ

- (124) Отже, доказами, зібраними у справі, доведено, а запереченнями Відповідача не спростовано висновок про те, що дії ДП «АМПУ», які полягали в нарахуванні та стягненні протягом 2017 – 2018 років із судовласників додаткових коштів за послуги з оформлення приходу суден у порт та оформлення виходу судна з порту, які вже оплачені судовласниками у складі корабельного збору, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним



(домінуючим) становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах:

території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;  
 території та акваторії Бердянського морського порту;  
 території та акваторії Ізмаїльського морського порту;  
 території та акваторії Чорноморського морського порту;  
 території та акваторії Маріупольського морського порту;  
 території та акваторії Миколаївського морського порту;  
 території та акваторії Одеського морського порту;  
 території та акваторії Ренійського морського порту;  
 території та акваторії Скадовського морського порту;  
 території та акваторії Херсонського морського порту;  
 території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;  
 території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;  
 території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),

що могли призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

- (125) Отже, доказами, зібраними у справі, доведено, а запереченнями Відповідача не спростовано висновок про те, що дії ДП «АМПУ», які полягали в нарахуванні та стягненні протягом 2017 року із судновласників додаткових коштів за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, які вже оплачені судновласниками у складі корабельного збору, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах:

території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;  
 території та акваторії Бердянського морського порту;  
 території та акваторії Ізмаїльського морського порту;  
 території та акваторії Чорноморського морського порту;  
 території та акваторії Маріупольського морського порту;  
 території та акваторії Миколаївського морського порту;  
 території та акваторії Ренійського морського порту;  
 території та акваторії Скадовського морського порту;  
 території та акваторії Херсонського морського порту;  
 території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;  
 території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;  
 території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),

що могли призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

- (126) Отже, доказами, зібраними у справі, доведено, а запереченнями Відповідача не спростовано висновок про те, що дії ДП «АМПУ», які полягали в нарахуванні та стягненні протягом 2018 року із судновласників додаткових коштів за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ, які вже оплачені судновласниками у складі корабельного збору, є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах:

території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;

території та акваторії Бердянського морського порту;  
 території та акваторії Ізмаїльського морського порту;  
 території та акваторії Чорноморського морського порту;  
 території та акваторії Маріупольського морського порту;  
 території та акваторії Миколаївського морського порту;  
 території та акваторії Одеського морського порту;  
 території та акваторії Ренійського морського порту;  
 території та акваторії Скадовського морського порту;  
 території та акваторії Херсонського морського порту;  
 території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;  
 території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;  
 території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),  
 що могли призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

## **7. ВИЗНАЧЕННЯ РОЗМІРУ ШТРАФУ**

- (127) Зловживання монопольним (домінуючим) становищем є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції». Відповідно до абзацу другої частини другої статті 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції», за порушення, передбачене пунктом 2 статті 50 цього Закону, накладається штраф 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.
- (128) Відповідно до копії форми 2 «Звіт про фінансові результати за 2018 рік» чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) у 2018 році становив 6 747 880 тис. грн.
- (129) Розмір доходу (виручки) ДП «АМПУ», пов'язаного з порушенням, за 2017 рік становив (без ПДВ):  
 за оформлення приходу суден у порт – у розмірі 14 785,1 тис. грн;  
 за оформлення виходу судна з порту – у розмірі 17 659,7 тис. грн;  
 за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ – у розмірі 5 937,5 тис. грн.
- (130) Розмір доходу (виручки) ДП «АМПУ», пов'язаного з порушенням, за 2018 рік становив (без ПДВ):  
 за оформлення приходу суден у порт – у розмірі 17 583,66 тис. грн;  
 за оформлення виходу судна з порту – у розмірі 24 451,42 тис. грн;  
 за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам МК ОСПЗ – у розмірі 7 371,21 тис. грн.
- (131) При визначенні розміру штрафу враховано такі обставини:  
 - порушення законодавства про захист економічної конкуренції ДП «АМПУ» припинено у зв'язку із внесенням змін до законодавства;  
 - порушення законодавства про захист економічної конкуренції ДП «АМПУ» могли призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання.

## **8. СТОСОВНО ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ПРИПИНИТИ ПОРУШЕННЯ**

- (132) Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.04.2019 № 266 «Про затвердження Змін до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту», зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 26.04.2019 за № 448/33419, внесені зміни до Положення, відповідно до яких капітан морського порту керує службою капітана морського порту (далі – Служба), яка входить до складу Державної служби морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація).

- (133) Так, відповідно до пункту 1 розділу I Положення капітан морського порту призначається на посаду та звільняється з посади відповідно до Закону України «Про державну службу».
- (134) Пунктом 2 розділу I Положення визначено, що капітан морського порту підпорядковується Голові Морської адміністрації. Служба є самостійним структурним підрозділом Морської адміністрації, що забезпечує державний нагляд (контроль) за безпекою мореплавства, у тому числі у морських терміналах, розташованих у межах територій та акваторій, відокремлених від основної території та акваторій відповідного морського порту, відповідно до статті 75 Кодексу торговельного мореплавства. У частині, що стосується забезпечення безпеки мореплавства, капітан морського порту та Служба взаємодіють із відповідною адміністрацією морського порту відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України «Про морські порти України» та цього Положення. Капітан морського порту та працівники Служби є державними службовцями.
- (135) Відповідно до пункту 3 розділу I Положення межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту щодо здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства, визначаються Морською адміністрацією відповідно до статті 75 КТМ.
- (136) Згідно з пунктом 1 розділу IV Положення у сфері забезпечення безпеки мореплавства капітан морського порту та Служба взаємодіють з адміністрацією відповідного морського порту, зокрема щодо заходу / виходу судна у/з морський(ого) порт(у).
- (137) Листом від 27.06.2019 № 7367/27/10-19 Міністерство інфраструктури України повідомило Комітет: *«...у зв'язку із звільненням капітанів морських портів філій ДП “АМПУ” (адміністрацій морських портів) і працівників відповідних служб капітанів морських портів та внаслідок набрання чинності наказом Міністерства інфраструктури України від 18.04.2019 № 266 «Про затвердження Змін до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 26.04.2019 за № 448/33419, наказом ДП “АМПУ” від 03.06.2019 № 89/10 внесено зміни у додаток № 1 до Положення про порядок розробки, введення в дію та перегляду вільних цін (тарифів) відокремленими підрозділами (філіями) державного підприємства «Адміністрація морських портів України», затвердженого наказом ДП “АМПУ” від 23.12.2014 № 254 (зі змінами), шляхом виключення підпунктів 1, 2 Переліку робіт (послуг), які філії ДП “АМПУ” (за наявності відповідних структурних підрозділів, об'єктів інфраструктури, ресурсів) зобов'язані виконувати для замовників зі сплатою за вільними цінами (тарифами). Відповідно до вказаного наказу, з дати звільнення капітанів морських портів філій ДП “АМПУ” (адміністрацій морських портів) начальника філій ДП “АМПУ” (адміністрацій морських портів) необхідно припинити виконання для замовників робіт (послуг) зі сплатою за вільними цінами (тарифами) за послуги служби капітана морського порту та послуги дипломно-паспортного відділу та привести накази філій ДП “АМПУ” (адміністрацій морських портів) у відповідність до цього наказу».*
- (138) Відповідно до чинних нормативно-правових актів на сьогодні капітани морських портів і їх Служби підпорядковані Морській адміністрації та у зв'язку із цим ДП «АМПУ» прийнято наказ щодо припинення виконання для замовників робіт (послуг) зі сплатою за вільними цінами (тарифами), зокрема, за послуги служби капітана морського порту.
- (139) Наказом Мінінфраструктури від 25.06.2019 № 460 «Про внесення змін до наказу Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 року № 316», зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 19 липня 2019 року за № 799/33770, який набрав чинності 13.08.2019, були внесені зміни до пункту 2.1 розділу II Порядку I.

- (140) Відповідно до пункту 2.1 розділу II Порядку I кошти від корабельного збору використовуються:
- на утримання та очищення акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів) від наносів і речовин, що забруднюють її поверхню і дно;
  - на утримання, ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво огорожувальних і берегоукріплювальних споруд порту;
  - на виконання промірних робіт на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів);
  - на суднопідйомні та підводно-технічні роботи на акваторії порту та операційній акваторії причалу (причалів), включаючи попереднє водолазне обстеження дна та підняття втрачених (скинутих) великогабаритних предметів, такелажу та оснащення суден;
  - на днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтримкою, поліпшенням, розвитком (розширенням) акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів);
  - на заходи, пов'язані із забезпеченням безпеки судноплавства, що полягають в організації та забезпеченні безпечної експлуатації, підтриманні в належному стані гідротехнічних споруд, спеціалізованих суден, необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для ліквідації аварій в акваторії морського порту;
  - на утримання персоналу, що бере участь у проведенні робіт і здійснює технічний нагляд за будівництвом (придбанням, виготовленням), модернізацією, реконструкцією, ремонтом та експлуатацією акваторії і операційної акваторії причалу (причалів) та інших необоротних активів, що використовуються на зазначені в цьому пункті цілі, у тому числі на забезпечення соціальних гарантій цього персоналу;
  - на забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України;
  - на компенсацію інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що є об'єктами державної власності, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства;
  - на компенсацію вартості підводних гідротехнічних споруд (канали, операційні акваторії причалів тощо), що були збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності Законом України «Про морські порти України» та внесені до реєстру гідротехнічних споруд у встановленому законодавством порядку, що передаються у державну власність, у порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України відповідно до чинного законодавства.
- (141) Відповідно до інформації, розміщеної 05.10.2019 на сайті ДП «АМПУ», **«Тарифна рада ДП «АМПУ» прийняла рішення про виключення з переліку послуг, які надаються за вільними тарифами, послуги з перевірки суден на відповідність вимогам Міжнародного Кодексу з охорони суден і портових засобів (МК ОСПЗ).**
- Фахівці АМПУ проаналізували чинне законодавство, міжнародні конвенції та угоди, до яких приєдналася Україна. За результатом цієї роботи було прийняте рішення, що здійснення такої перевірки суден на безоплатній основі дозволить привести дотримання вимог Міжнародного Кодексу з охорони суден і портових засобів у морських портах України у відповідність до міжнародної практики. У той же час зниження фінансового навантаження на кожну тонну вантажу, що перевалюється в українських портах, сприятиме підвищенню їх конкурентоспроможності».*
- (142) Отже, у зв'язку із внесенням змін до нормативно-правових актів ДП «АМПУ» припинено дії, які є порушеннями законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченими частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної

конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, а саме в частині нарахування та стягнення із судновласників додаткових коштів за послуги з оформлення приходу суден у порт та виходу суден із порту, за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів.

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7, 12<sup>1</sup> та 14 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 48 і 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та пунктом 32 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року № 5, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 06 травня 1994 року за № 90/299 (в редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 26 квітня 2016 року № 12-рп), Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України

### **ПОСТАНОВИЛА:**

1. Визнати, що державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (м. Київ, просп. Перемоги, буд. 14, код ЄДРПОУ 38727770) протягом 2017 та 2018 років займало монопольне (домінуюче) становище на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах:

території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;

території та акваторії Бердянського морського порту;

території та акваторії Ізмаїльського морського порту;

території та акваторії Чорноморського морського порту;

території та акваторії Маріупольського морського порту;

території та акваторії Миколаївського морського порту;

території та акваторії Одеського морського порту;

території та акваторії Ренійського морського порту;

території та акваторії Скадовського морського порту;

території та акваторії Херсонського морського порту;

території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;

території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;

території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),

як таке, що не має жодного конкурента на цих ринках.

2. Визнати дії державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (м. Київ, просп. Перемоги, буд. 14, код ЄДРПОУ 38727770), які полягали в нарахуванні та стягненні із судновласників протягом 2017 та 2018 років додаткових коштів за послуги з оформлення приходу суден у порт, які вже оплачені судновласниками у складі корабельного збору, порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах:

території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;

території та акваторії Бердянського морського порту;

території та акваторії Ізмаїльського морського порту;

території та акваторії Чорноморського морського порту;

території та акваторії Маріупольського морського порту;

території та акваторії Миколаївського морського порту;

території та акваторії Одеського морського порту;

території та акваторії Ренійського морського порту;

території та акваторії Скадовського морського порту;  
 території та акваторії Херсонського морського порту;  
 території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;  
 території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;  
 території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),

що могли призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

3. Визнати дії державного підприємства «Адміністрація морських портів України», які полягали в нарахуванні та стягненні із судновласників протягом 2017 та 2018 років додаткових коштів за послуги з оформлення виходу суден із порту, які вже оплачені судновласниками у складі корабельного збору, порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах:

території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;  
 території та акваторії Бердянського морського порту;  
 території та акваторії Ізмаїльського морського порту;  
 території та акваторії Чорноморського морського порту;  
 території та акваторії Маріупольського морського порту;  
 території та акваторії Миколаївського морського порту;  
 території та акваторії Одеського морського порту;  
 території та акваторії Ренійського морського порту;  
 території та акваторії Скадовського морського порту;  
 території та акваторії Херсонського морського порту;  
 території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;  
 території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;  
 території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),

що могли призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

4. Визнати дії державного підприємства «Адміністрація морських портів України», які полягали в нарахуванні та стягненні із судновласників:

- протягом 2017 року додаткових коштів за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів, які вже оплачені судновласниками у складі корабельного збору, порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах:

території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;  
 території та акваторії Бердянського морського порту;  
 території та акваторії Ізмаїльського морського порту;  
 території та акваторії Чорноморського морського порту;  
 території та акваторії Маріупольського морського порту;  
 території та акваторії Миколаївського морського порту;  
 території та акваторії Ренійського морського порту;  
 території та акваторії Скадовського морського порту;  
 території та акваторії Херсонського морського порту;  
 території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;  
 території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;  
 території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»);

- протягом 2018 року додаткових коштів за послуги з перевірки суден на відповідність вимогам Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів, які вже оплачені судовласниками у складі корабельного збору, порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринках послуг, які надаються та оплачуються у складі корабельного збору, у межах:

території та акваторії Білгород-Дністровського морського порту;  
 території та акваторії Бердянського морського порту;  
 території та акваторії Ізмаїльського морського порту;  
 території та акваторії Чорноморського морського порту;  
 території та акваторії Маріупольського морського порту;  
 території та акваторії Миколаївського морського порту;  
 території та акваторії Одеського морського порту;  
 території та акваторії Ренійського морського порту;  
 території та акваторії Скадовського морського порту;  
 території та акваторії Херсонського морського порту;  
 території та акваторії Усть-Дунайського морського порту;  
 території та акваторії спеціалізованого морського порту Ольвія;  
 території та акваторії морського порту «Южний» (на цей час – морський порт «Південний»),

що могли призвести до ущемлення інтересів споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.

5. За порушення, зазначене в пункті 2 резолютивної частини цього рішення, накладити на державне підприємство «Адміністрація морських портів України» штраф у розмірі 2 039 232 (два мільйони тридцять дев'ять тисяч двісті тридцять дві) гривні.

6. За порушення, зазначене в пункті 3 резолютивної частини цього рішення, накладити на державне підприємство «Адміністрація морських портів України» штраф у розмірі 2 653 001 (два мільйони шістьсот п'ятдесят три тисячі одна) гривня.

7. За порушення, зазначене в пункті 4 резолютивної частини цього рішення, накладити на державне підприємство «Адміністрація морських портів України» штраф у розмірі 838 449 (вісімсот тридцять вісім тисяч чотириста сорок дев'ять) гривень.

Штраф підлягає сплаті у двомісячний строк з дня одержання рішення.

Згідно з частиною восьмою статті 56 Закону України «Про захист економічної конкуренції» протягом п'яти днів з дня сплати штрафу суб'єкт господарювання зобов'язаний надіслати до Антимонопольного комітету України документи, що підтверджують сплату штрафу.

Рішення органів Антимонопольного комітету України може бути оскаржене до господарського суду у двомісячний строк з дня його одержання.

Голова Колегії

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ