



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

14 липня 2022 р.

Київ

№ 142-р

Про закриття провадження
у справі № 130-26.13/8-21

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 130-26.13/8-21 за ознаками порушення Державним підприємством «Адміністрація морських портів України» в особі [REDACTED] філії 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 забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту [REDACTED], що може призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання на ринку перевантаження [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED], та подання Департаменту досліджень і розслідувань ринків невиробничої сфери від 04.02.2022 № 130-26.13/8-21/53-спр про попередні висновки у справі № 130-26.13/8-21,

ВСТАНОВИВ:

1. СТОРОНИ У СПРАВІ

- (1) **Заявник** – товариство з обмеженою відповідальністю «М. В. КАРГО» (далі – Заявник, ТОВ «М. В. КАРГО») ([REDACTED]).
- (2) Заявник є портовим оператором, у розумінні пункту 11 частини першої статті 1 Закону України «Про морські порти України», а саме, суб'єктом господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить навантажувально-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані із цим види господарської діяльності в межах морського порту [REDACTED].
- (3) **Відповідач** – Державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ», Підприємство) в особі [REDACTED] філії.
Відповідно до виписки з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців ДП «АМПУ» [REDACTED]
- (4) ДП «АМПУ» діє на підставі Статуту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 25.03.2016 № 119 (зі змінами). Згідно зі Статутом, ДП «АМПУ» є державним унітарним підприємством і діє як державне комерційне підприємство. 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.

- (5) Відповідно до Статуту предметом діяльності ДП «АМПУ», зокрема, є:
 - забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морських портах;
 - контроль і підтримання оголошених глибин у відведених акваторіях морських портів та на каналах (судновому ході).
- (6) 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.
- (7) 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.
- (8) У кожному морському порту України Підприємство утворює філії (адміністрації морських портів).
- (9) До складу ДП «АМПУ» входять філії, що діють у морських портах України, у тому числі [REDACTED] філія ДП «АМПУ».
- (10) Філії ДП «АМПУ» (адміністрації відповідних портів) є відокремленими підрозділами Підприємства, які не мають статусу юридичної особи та здійснюють від імені Підприємства частину господарської діяльності.
- (11) 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.
- (12) Філії мають окремі баланси, які входять до зведеного балансу Підприємства, круглу печатку зі своїм найменуванням, кутовий та інші штампи, бланки зі своїм найменуванням.
- (13) Відповідно до статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкт господарювання - юридична особа незалежно від організаційно-правової форми та форми власності чи фізична особа, що здійснює діяльність з виробництва, реалізації, придбання товарів, іншу господарську діяльність, у тому числі яка здійснює контроль над іншою юридичною чи фізичною особою; група суб'єктів господарювання, якщо один або декілька з них здійснюють контроль над іншими. Суб'єктами господарювання визнаються також органи державної влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та контролю в частині їх діяльності з виробництва, реалізації, придбання товарів чи іншої господарської діяльності.
- (14) Отже, ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії є суб'єктом господарювання в розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

2. ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

- (15) До Комітету надійшла заява ТОВ «М.В. КАРГО» від 24.09.2020 № 2409/05 (вх. Комітету № 8-01/355-АМ від 28.09.2020) щодо бездіяльності ДП «АМПУ» та [REDACTED] філії ДП «АМПУ», яка полягає в незастосуванні знижки зі ставок усіх видів портових зборів для суден, що виконують операції з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних вантажів біля [REDACTED] морського порту [REDACTED], та дій [REDACTED] філії ДП «АМПУ», які полягають у відмові в застосуванні вказаної знижки (далі – Заява).

- (16) Розпорядженням Голови Антимонопольного комітету України – державного уповноваженого від 01.02.2021 № 01/25-р розпочато розгляд справи № 130-26.13/8-21 за ознаками вчинення Державним підприємством «Адміністрація морських портів України» в особі [REDACTED] філії 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 забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту [REDACTED], що може призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання на ринку перевантаження [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED].

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (17) Відповідно до частини першої статті 2 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) цей Закон регулює відносини у сфері портової діяльності, зокрема, встановлює основи державного регулювання діяльності в морських портах, порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, порядок провадження на їх території господарської діяльності, у тому числі надання послуг, визначає правовий режим об'єктів портової інфраструктури.
- (18) Частиною першою статті 4 Закону визначено, що функціонування та розвиток морських портів здійснюються, зокрема, за принципами:
- забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;
 - рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.
- (19) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону 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).
- (20) Адміністрація морських портів України відповідно до статті 15 Закону утворюється, зокрема, з метою:
- 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.
- (21) Відповідно до частини п'ятої 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.
- (22) Відповідно до частини першої статті 22 Закону у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, 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.
- (23) Частиною другою статті 22 Закону визначено, що розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює

державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики. Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

- (24) Згідно із частинами третьою – п'ятою статті 22 Закону портові збори сплачуються адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених цим Законом. Причальний збір справляється на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні – на користь відповідного користувача. Канальний збір справляється на користь власника каналу. Корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності цим Законом.
- (25) Відповідно до прикінцевих положень Закону тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.
- (26) Порядок справляння та розміри ставок портових зборів і 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 р. за № 930/23462 (далі – Наказ № 316).
- (27) Портовий оператор (стивідорна компанія) – суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності (пункт 11 частини першої статті 1 Закону України «Про морські порти України»).
- (28) Відповідно до пунктів 3.1, 3.2 та 3.3 Правил надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15 серпня 2013 року за № 1401/23933 (далі – Правила надання послуг у морських портах України), вантажно-розвантажувальні роботи в морському порту здійснюють портові оператори, оператори терміналів на підставі договорів перевалки або інших договорів.

Портовий оператор або оператор терміналу надають послуги з вантажних операцій з вантажами, що перевозяться водним, залізничним, автомобільним і трубопровідним видами транспорту, а також з інших пов'язаних із цим робіт за замовленням замовника на підставі договорів відповідно до вимог чинного законодавства.

До послуг, пов'язаних із вантажними операціями, що можуть надаватися портовим оператором, оператором терміналу, належать, зокрема, навантаження вантажів; вивантаження вантажів; переміщення вантажу; технологічне накопичення вантажу, складські операції з вантажем; оформлення транспортних (перевізних) документів за заявкою замовника.

4. ВИЗНАЧЕННЯ МОНОПОЛЬНОГО (ДОМІНУЮЧОГО) СТАНОВИЩА

- (29) Аналіз та дослідження становища ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії на ринку послуг із забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту [REDACTED] здійснюється 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), з урахуванням пункту 2.2 цієї Методики, згідно з яким етапи визначення монопольного (домінуючого) становища, їх кількість та послідовність проведення можуть змінюватися залежно від фактичних обставин, зокрема особливостей товару, структури ринку, обсягів наявної інформації щодо ринку тощо.

4.1. Встановлення об'єктів 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.
- (31) **Об'єктом аналізу щодо визначення монопольного становища є:**
- ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії;
 - послуги ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії із забезпечення безпеки мореплавства.

4.2. Визначення товарних меж ринку

- (32) Відповідно до Закону України «Про захист економічної конкуренції» товар – будь-який предмет господарського обороту, в тому числі продукція, роботи, послуги, документи, що підтверджують зобов'язання та права (зокрема цінні папери). Ринком товару (товарний ринок) – сфера обороту товару (взаємозамінних товарів), на який протягом певного часу і в межах певної території є попит і пропозиція.
- (33) Відповідно до 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. Формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп) здійснюється з переліку товарів, які мають для продавців (постачальників, виробників), покупців (споживачів, користувачів) ознаки одного (подібного, аналогічного) товару (товарної групи), за показниками взаємозамінності.
- (34) Статтею 15 Закону визначено, що Адміністрація морських портів України утворюється, зокрема, з метою забезпечення безпеки мореплавства.
- (35) 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, 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.
- (36) Відповідно до Порядку обліку та використання коштів від портових зборів, затвердженого Наказом № 316, цільовий характер таких портових зборів, які справляються ДП «АМПУ», як корабельний, каналний, якірний, санітарний і

причальний, обумовлений їх використанням для фінансування заходів, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства.

- (37) Отже, портові збори, які справляються ДП «АМПУ», є грошовим виразом вартості послуг ДП «АМПУ» із забезпечення безпеки мореплавства.
- (38) Тобто послуги із забезпечення безпеки мореплавства є товаром у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».
- (39) Під час визначення товарних меж ринку враховувалось, що послуги із забезпечення безпеки мореплавства мають специфічні споживчі властивості щодо задоволення потреб споживачів таких послуг та не можуть бути взаємозамінними з іншими видами послуг.
- (40) Отже, за таких обставин **товарними межами ринку є послуги із забезпечення безпеки мореплавства.**
- (41) **Споживачами послуг** є суб'єкти господарювання, які отримують або мають намір отримати послуги із забезпечення безпеки мореплавства.

4.3. Визначення територіальних (географічних) меж ринку

- (42) 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.
- (43) Відповідно до частини першої статті 1 Закону:
 - 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.
- (44) Послуги із забезпечення безпеки мореплавства надаються в кожному з морських портів України відповідною філією ДП «АМПУ», але територіально виключно в межах акваторії конкретно визначеного порту.
- (45) Неможливо отримати послуги із забезпечення безпеки мореплавства в морському порту [REDACTED] від будь-якої іншої філії ДП «АМПУ», крім [REDACTED] філії ДП «АМПУ».
- (46) Отже, **територіальними (географічними) межами ринку є межі акваторії морського порту [REDACTED].**

4.4. Часові межі ринку

- (47) 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.
- (48) Періодом, що досліджується, є грудень 2019 – 2021 рік.

4.5. Визначення бар'єрів вступу на ринок

- (49) 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 утворюється, зокрема, з метою забезпечення безпеки мореплавства, справляння та цільового використання портових зборів.

4.6. Установлення монопольного (домінуючого) становища

- (50) 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.
- (51) Для судновласників, судна яких заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій із навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних вантажів, послуги із забезпечення безпеки мореплавства в інших портах не є взаємозамінними, оскільки судновласник не може отримати послуги з навантаження-розвантаження вантажів на вантажні судна та послуги із забезпечення безпеки мореплавства в різних портах.
- (52) Крім того, згідно із законодавством надавати послуги із забезпечення безпеки мореплавства в межах відповідної акваторії може виключно ДП «АМПУ» в особі його філій.
- (53) Отже, ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії не має жодного конкурента на ринку послуг із забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту [REDACTED].
- (54) Враховуючи викладене, становище ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії на ринку послуг із забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту [REDACTED] у грудні 2019 – 2021 році має ознаки монопольного (домінуючого).

5. ОБСТАВИНИ СПРАВИ

- (55) Між ДП «АМПУ» і ТОВ «М. В. КАРГО» укладено Меморандум про співробітництво від 13.08.2015 (далі – Меморандум), абзацом другим пункту 6 якого передбачено, що у разі, якщо законодавством України АМПУ дозволено встановлювати ставки чи знижки при справлянні портових зборів, АМПУ зобов'язується застосовувати до терміналу ТОВ «М. В. КАРГО» ставки та знижки не гірші за ті, які застосовуються до інших суб'єктів та суден, що виконують операції в порту [REDACTED].
- (56) З метою реалізації намірів, визначених Меморандумом, 23.03.2016 між ДП «АМПУ» і ТОВ «М. В. КАРГО» укладено Договір про співробітництво. Відповідно до пункту 1.1 вказаного Договору ТОВ «М. В. КАРГО» взяло на себе зобов'язання побудувати єдиний майновий комплекс, що включатиме спеціалізований морський термінал із перевалки [REDACTED] вантажів, продуктів їх переробки, а також інших вантажів та [REDACTED].
- (57) ТОВ «М. В. КАРГО» збудовано та введено в експлуатацію [REDACTED] розташований у морському порту [REDACTED]. Введення в експлуатацію підтверджується сертифікатом про готовність до експлуатації об'єкта серії IV № 162192681005 від 25.09.2019. Право власності ТОВ «М. В. КАРГО» на вказаний причал підтверджується Витягом із Державного реєстру речових прав на нерухоме майно про реєстрацію права власності від 29.10.2019 № 186684865.
- (58) Відповідно до частини четвертої статті 6 Закону вказаний причал включений [REDACTED], що підтверджується листом ДП «АМПУ» від 08.11.2019 № 4070/10-02-02/Вих.
- (59) Відповідно до [REDACTED] для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних вантажів, при справлянні портових зборів суб'єктом, що стягує

- (68) ДП «АМПУ» також надано копії вказаних у наведеній вище таблиці наказів [REDACTED] філії ДП «АМПУ», які підтверджують встановлення таких знижок.
- (69) Крім цього, ДП «АМПУ» у листі від 05.11.2020 № 4040/10-01-01/Вих повідомило Комітет про те, що такі різні знижки в розмірі 50 відсотків та 30 відсотків були введені та застосовувалися керівництвом [REDACTED] до реорганізації у 2013 році та створення ДП «АМПУ» і [REDACTED] філії.
- (70) [REDACTED] філією ДП «АМПУ» (адміністрацією морського порту [REDACTED] фактично продубльовані знижки, які встановлювалися та були введені ще до створення ДП «АМПУ» у 2013 році. [REDACTED] філія ДП «АМПУ» нових знижок не встановлювала, а лише скасовувала деякі знижки, які встановило [REDACTED]
- (71) Також ДП «АМПУ» повідомило Комітет, що жодними нормами законодавства України не передбачено обов'язковості розробки порядку надання знижок зі ставок портових зборів у морських портах України. Тому затвердженого порядку, який визначає процедуру застосування знижок зі ставок портових зборів у морському порту [REDACTED] як єдиного документа не існує. При цьому ДП «АМПУ» повторно зауважило, що [REDACTED] філія ДП «АМПУ» з моменту створення у 2013 році нових знижок не встановлювала, а лише продублювала знижки, які «склались історично» та були введені ще до створення ДП «АМПУ» у 2013 році.

- (72) Також ДП «АМПУ» повідомило, що за період 2018 – жовтень 2020 року [REDACTED] філією ДП «АМПУ» (адміністрацією морського порту [REDACTED] відмовлено ТОВ «М. В. КАРГО» у застосуванні знижок зі ставок портових зборів у морському порту [REDACTED]. При цьому повідомляється, що інші суб'єкти господарювання не зверталися до адміністрації морського порту [REDACTED] щодо встановлення знижок зі ставок портових зборів у морському порту [REDACTED] протягом зазначеного періоду.
- [REDACTED] Отже, відповідно до наданої ДП «АМПУ» інформації [REDACTED] здійснюють навантаження-розвантаження вантажів на [REDACTED] у морському порту [REDACTED]
- (74) ТОВ «М. В. КАРГО» також здійснює навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів на [REDACTED] у морському порту [REDACTED]
- (75) Тобто на [REDACTED] і на [REDACTED] який належить ТОВ «М. В. КАРГО», портові оператори обробляють однакову групу вантажу – [REDACTED].
- (76) Враховуючи зазначене, [REDACTED] і ТОВ «М. В. КАРГО» надають аналогічні послуги з перевантаження однакової групи вантажу – [REDACTED] та конкурують між собою за можливість за плату задовольнити потреби вантажовласників у транспортній обробці вантажів у морському порту [REDACTED].
- (77) Отже, [REDACTED] і ТОВ «М. В. КАРГО» є конкурентами на ринку перевантаження [REDACTED] вантажів у межах акваторії морського порту [REDACTED]
- (78) ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії застосовувало знижки до ставок портових зборів, які справляє ДП «АМПУ», для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження такого виду вантажу, як [REDACTED]:
- біля [REDACTED], на яких проводить вантажні операції [REDACTED] [REDACTED], – у розмірі 50 відсотків;
 - біля [REDACTED], на яких проводять вантажні операції [REDACTED] [REDACTED], – у розмірі 30 відсотків.
- (79) При цьому, незважаючи на звернення ТОВ «М. В. КАРГО», ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії до 19.12.2020 взагалі не застосовувало знижок зі ставок усіх видів портових зборів для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження такого виду вантажу, як [REDACTED], біля [REDACTED], на якому проводить вантажні операції ТОВ «М. В. КАРГО».
- (80) Заявник вказував, що відмова у встановленні знижки зі ставок усіх видів портових зборів у розмірі 50 відсотків для суден, що обробляються біля [REDACTED] ТОВ «М. В. КАРГО», штучно створює нерівні конкурентні умови, а саме, кращі конкурентні умови для [REDACTED] що перевалюють [REDACTED] вантажі на причалах [REDACTED].
- (81) Наведене зумовлюється тим, що вартість суднозаходу (дисбурсменських витрат судна) при обробленні судна біля [REDACTED], щодо яких такі знижки встановлені, є значно нижчою, а отже, економічно привабливішою, ніж для судна, яке обробляється біля причалу, стосовно якого така знижка не була встановлена.
- (82) Це підтверджується тим, що ставки портових зборів для суден, які обробляються на [REDACTED], були на 50 відсотків та на 30 відсотків більше внаслідок незастосування знижки, ніж для тих же суден, які обробляються біля [REDACTED], де такі знижки застосовуються.
- (83) Це також підтверджується відповідними листами ТОВ «АТІС» та компанії «QortiaAG».
- (84) Так, компанія «QortiaAG» у листі від 17.01.2020 повідомила Заявника про відмову від комерційної пропозиції Заявника щодо надання компанії «QortiaAG» послуг із перевалки [REDACTED] вантажів через термінал ТОВ «М. В. КАРГО» через те, що ставки

- портових зборів, які застосовуються до суден, що заходять для перевантаження біля [REDACTED], є вищими, ніж біля [REDACTED].
- (85) Як повідомила компанія «QortiaAG», розмір фрахту судна залежить також і від розміру дисбурсментських витрат судна в порту, у тому числі і ставок портових зборів. Тому пропозиція ТОВ «М. В. КАРГО» щодо перевантаження [REDACTED] вантажів [REDACTED] є не вигідною для компанії «QortiaAG».
- (86) Також ТОВ «АТІС», яке є морським агентом, листом від 12.11.2019 № 651615 повідомило Заявника про наявність відмінності в розмірі дисбурсментських витрат судна, а саме, у частині сплати портових зборів; при суднозаході судна (дедвейтом, наприклад, 45 556 тонн) розмір всіх портових зборів для такого судна становитиме:
- при обробці біля [REDACTED] – 42 279,64 долара США;
 - при обробці біля [REDACTED] – 56935,71 долара США;
 - при обробці біля [REDACTED] – 57 692,44 долара США;
 - при обробці біля [REDACTED] – 78 919,82 долара США.
- (87) ТОВ «АТІС» повідомило Заявника, що наведена відмінність у розмірі портових зборів обумовлена встановленими Адміністрацією порту [REDACTED] філією ДП «АМПУ») різного розміру знижок до ставок усіх видів портових зборів. Для суден, виконання вантажних операцій стосовно яких здійснюється на [REDACTED], знижки до ставок усіх видів портових зборів не встановлені. Тому через зазначені причини в переговорах із судновласниками вони відмовляються здійснювати вантажні операції на [REDACTED] у зв'язку зі значною вартістю дисбурсментських витрат судна.
- (88) ТОВ «М. В. КАРГО» звернулося до Одеського окружного адміністративного суду з позовом до ДП «АМПУ» про визнання протиправними дій ДП «АМПУ» щодо відмови в застосуванні та бездіяльності щодо незастосування при справлянні портових зборів знижки для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження навалювальних вантажів біля [REDACTED]. ТОВ «М. В. КАРГО» просило Одеський окружний адміністративний суд зобов'язати ДП «АМПУ» застосувати для суден, що заходять до акваторії морського порту [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження навалювальних вантажів біля [REDACTED], знижку зі ставок усіх видів портових зборів у розмірі 50 відсотків.
- (89) Одеським окружним адміністративним судом 12.06.2020 прийнято рішення у справі № 420/505/20, яким:
- визнано протиправними дії ДП «АМПУ», що полягають у відмові застосовувати при справлянні портових зборів знижки для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження навалювальних вантажів біля [REDACTED];
 - визнано протиправною бездіяльність ДП «АМПУ», що полягає в незастосуванні при справлянні портових зборів знижки для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження навалювальних вантажів біля [REDACTED];
 - зобов'язано ДП «АМПУ» застосувати для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження навалювальних вантажів біля [REDACTED], знижку зі ставок усіх видів портових зборів не гірше за тих, які застосовуються до інших суб'єктів та суден, що виконують операції в порту [REDACTED].
- (90) Постановою П'ятого апеляційного адміністративного суду від 24.09.2020 у справі № 420/505/20 рішення Одеського окружного адміністративного суду від 12.06.2020 за адміністративним позовом ТОВ «М. В. КАРГО» до ДП «АМПУ» при визнанні дій та бездіяльності протиправними, зобов'язання вчинити певні дії – залишено без змін.
- (91) Листом від 09.03.2021 № 731/27-01-05/Вих [REDACTED] філія ДП «АМПУ» надала Комітету копії:
- протоколу наради тарифної комісії [REDACTED] філії ДП «АМПУ» від 18.12.2020 № 8;

- наказу [REDACTED] філії ДП «АМПУ» «Про внесення змін до наказу від 05.08.2020 № 255/27 «Про застосування знижок до ставок портових зборів для суден, які здійснюють суднозаходження до морського порту [REDACTED] від 18.12.2020 № 384/27 (далі – Наказ № 384/27);
- протоколу наради тарифної комісії [REDACTED] філії ДП «АМПУ» від 01.02.2021 № 9;
- наказу [REDACTED] філії ДП «АМПУ» «Про застосування знижок до ставок портових зборів для суден, які здійснюють суднозаходження до морського порту [REDACTED] від 09.02.2021 № 25/27 (далі – Наказ № 25/27).
- (92) Згідно з протоколом наради тарифної комісії [REDACTED] філії ДП «АМПУ» від 18.12.2020 № 8 тарифна комісія вирішувала питання встановлення знижки в розмірі 30 відсотків чи 50 відсотків до ставок портових зборів для суден, які здійснюють суднозаходження до морського порту [REDACTED] на [REDACTED] ТОВ «М. В. Карго» з метою перевантаження [REDACTED] навалювальних вантажів.
- (93) Тарифна комісія дійшла висновку, що найбільш економічно вигідним варіантом виконання рішення Одеського окружного адміністративного суду від 12.06.2020 у справі № 420/505/20 є застосування знижки в розмірі 30 відсотків до всіх ставок портових зборів для суден, що здійснюють суднозаходження до [REDACTED] з метою перевантаження генеральних та навалювальних вантажів.
- (94) Наказом № 384/27 внесено, зокрема, такі зміни до наказу [REDACTED] філії ДП «АМПУ» від 05.08.2020 № 255/27 «Про застосування знижок до ставок портових зборів для суден, які здійснюють суднозаходження до морського порту [REDACTED]: «Починаючи з 00 год 00 хв. 19.12.2020 року для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних вантажів біля [REDACTED] застосувати знижку до ставок усіх видів портових зборів, що справляються ДП «АМПУ» у розмірі 30 відсотків».
- (95) При цьому, як вказано в Наказі № 384/27, рішення про застосування такої знижки прийнято: на виконання пункту 4 резолютивної частини рішення Одеського окружного адміністративного суду від 12.06.2020 у справі № 420/505/20, яке залишено без змін постановою П'ятого апеляційного адміністративного суду від 24.09.2020; на підставі вимог постанови [REDACTED] міського відділу Державної виконавчої служби [REDACTED] міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса) про відкриття виконавчого провадження від 20.11.2020 № 63695105; з урахуванням вимоги старшого державного виконавця [REDACTED] міського відділу Державної виконавчої служби [REDACTED] міжрегіонального управління Міністерства юстиції (м. Одеса) від 07.12.2020 № 8795; та відповідно до рішення наради Тарифної комісії [REDACTED] філії ДП «АМПУ» згідно з Протоколом № 8 від 18.12.2020.
- (96) Відповідно до протоколу № 9 наради тарифної комісії [REDACTED] філії ДП «АМПУ» тарифною комісією прийнято, зокрема, таке рішення: «На виконання пункту 4 резолютивної частини рішення Одеського окружного адміністративного суду від 12.06.2020 у справі № 420/505/20, яке залишено без змін постановою П'ятого апеляційного адміністративного суду від 24.09.2020, починаючи з 00 год.00 хв. 01.03.2021 року для суден, які здійснюють суднозаходження у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження навалювальних вантажів на [REDACTED], застосовувати знижку до ставок усіх видів портових зборів, що справляються ДП «АМПУ» у розмірі 30 відсотків».
- (97) Згідно з пунктом 2 Наказу № 25/27: «На виконання п. 4 резолютивної частини рішення Одеського окружного адміністративного суду від 12.06.2020 у справі № 420/505/20, яке залишено без змін постановою П'ятого апеляційного адміністративного суду від 24.09.2020, починаючи з 00 год.00 хв. 01.03.2021 року для суден, які здійснюють судно заходження у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження навалювальних вантажів на [REDACTED], застосовувати знижку до

ставок усіх видів портових зборів, що справляються ДП «АМПУ» у розмірі 30 відсотків».

- (98) Заявник листом від 21.12.2020 № 2112/04 також повідомив Комітет, що 18.12.2020 начальником адміністрації морського порту [REDACTED] видано наказ № 384/27, яким внесено зміни до наказу від 05.08.2020 № 255/27 «Про застосування знижок до ставок портових зборів для суден, які здійснюють суднозаходження до морського порту [REDACTED]», яким, зокрема, доповнено наказ від 05.08.2020 № 255/27 пунктом 2 такого змісту: «2. Починаючи з 00 год. 00 хв. 19.12.2020 року для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних вантажів біля [REDACTED] застосувати знижку до ставок усіх видів портових зборів, що справляються ДП «АМПУ» у розмірі 30%».
- (99) Водночас Заявник повідомив, що вважає, що «...навіть при наданні знижки у розмірі 30% для суден, що заходять в морський порт [REDACTED] для здійснення вантажних операцій біля [REDACTED], конкурентне становище нашого підприємства й надалі є штучно гіршим внаслідок надання знижки більшого розміру (50%) для суден, що обслуговуються біля [REDACTED] інших портових операторів [REDACTED] через які здійснюється перевантаження [REDACTED] вантажів як й через [REDACTED] нашого підприємства. Наведене має місце внаслідок менших дисбурсментських витрат судна при обробці біля причалів, стосовно яких встановлена знижка більшого розміру, порівняно з причалами, де така знижка встановлена у меншому розмірі (отже, має місце більша вартість дисбурсментських витрат)».
- (100) Отже, навіть за таких умов ТОВ «М. В. КАРГО» має обмежену конкурентоспроможність порівняно з [REDACTED] оскільки загальні витрати споживачів послуг із перевантаження [REDACTED] вантажів, які користуються відповідними послугами ТОВ «М. В. КАРГО», збільшуються на відповідну суму портових зборів, а за умов, зазначених вище, ця загальна сума неоднакова для суден (судновласників, вантажовласників), які заходять в акваторію порту [REDACTED] для навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів на [REDACTED] на яких здійснює вантажні операції [REDACTED] та на [REDACTED], на якому здійснює вантажні роботи ТОВ «М. В. КАРГО».
- (101) Отже, ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії, маючи ознаки монопольного (домінуючого) становища на ринку послуг із забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту [REDACTED] що безпосередньо пов'язаний із функціонуванням ринку перевантаження [REDACTED] вантажів на вантажні судна в морському порту [REDACTED] до 19.12.2020 взагалі не застосовувало знижку зі ставок усіх видів портових зборів, що справляються ДП «АМПУ» у морському порту [REDACTED], для суден, які обробляються біля [REDACTED], на якому здійснює діяльність із навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів ТОВ «М. В. КАРГО», а з 19.12.2020 без чітких, прозорих, встановлених критеріїв та умов почало застосовувати таку знижку в розмірі 30 відсотків.
- (102) Це відбувалося непрозоро, за відсутності будь-яких встановлених критеріїв та умов розрахунку розміру такої знижки.

6. НАДАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ КОМІТЕТУ

- (103) Відповідно до частини другої статті 4 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкти господарювання, органи влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та контролю зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію.
- (104) 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.
- (105) Згідно із частиною третьою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.
- (106) Відповідно до пункту 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживання монопольним (домінуючим) становищем є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.
- (107) ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії, маючи ознаки монопольного (домінуючого) становища на ринку послуг із забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту [REDACTED] що безпосередньо пов'язаний із функціонуванням ринку перевантаження [REDACTED] вантажів на вантажні судна в морському порту [REDACTED], має можливість впливати на умови конкуренції на ринку перевантаження [REDACTED] вантажів на вантажні судна в морському порту [REDACTED]
- (108) Застосування ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії знижок у розмірі 50 відсотків до ставок усіх видів портових зборів, що справляються ДП «АМПУ», для суден, які обробляються біля [REDACTED], на яких здійснює діяльність із навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів [REDACTED] стимулюватиме збільшення суднозаходів саме до причалів цього суб'єкта господарювання та вибору судновласниками (вантажовласниками) його як контрагента.
- (109) Отже, можливість забезпечення комплексу послуг за ціною, значно нижчою, ніж у конкурентів, є суттєвою конкурентною перевагою.
- (110) Застосування ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії знижки в розмірі 30 відсотків до ставок усіх видів портових зборів, що справляються ДП «АМПУ» у морському порту [REDACTED], для суден, які обробляються біля [REDACTED], на яких здійснюють діяльність із навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів [REDACTED] ТОВ «М. В. КАРГО» і [REDACTED] може обмежувати конкурентоспроможність цих суб'єктів господарювання порівняно з [REDACTED] а також забезпечувати [REDACTED] додаткових контрагентів та, як наслідок, додатковий вантажопотік і прибуток.
- (111) За таких умов застосування ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії «АМПУ» різних розмірів знижки зі ставок усіх видів портових зборів, що справляються ДП «АМПУ» у морському порту [REDACTED], для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів, які обробляються біля причалів, на яких здійснюють діяльність ТОВ «М. В. КАРГО», [REDACTED] може призвести до створення нерівних умов діяльності для цих суб'єктів господарювання порівняно з їх конкурентом – [REDACTED] а отже, до ущемлення інтересів цих суб'єктів господарювання.
- (112) Такі дії ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії містять ознаки порушення, 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 забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту [REDACTED], що може призвести до ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання на ринку перевантаження [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED]
- (113) Причинами виникнення й умовами, що сприяють вчиненню ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, є відсутність прозорих і недискримінаційних умов та критеріїв застосування знижки зі ставок усіх видів портових зборів для суден, які

заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій із навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля причалів портових операторів.

- (114) Згідно із частиною першою 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 в разі, якщо порушення припинено, – щодо вжиття заходів для усунення наслідків цих порушень.
- (115) Отже, з метою припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, усунення причин виникнення цих порушень і умов, що їм сприяють, Комітетом [REDACTED] були надані ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії обов'язкові для розгляду рекомендації [REDACTED] (далі – Рекомендації):
- «1. Розробити та затвердити прозорі й недискримінаційні умови та критерії застосування державним підприємством “Адміністрація морських портів України” в особі [REDACTED] філії знижок зі ставок усіх видів портових зборів для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля причалів портових операторів, та оприлюднити їх на офіційному вебсайті державного підприємства “Адміністрація морських портів України”.
2. До затвердження умов та критеріїв, передбачених пунктом 1 рекомендацій, вжити заходів для створення рівних умов застосування знижок зі ставок портових зборів для суден, які здійснюють суднозаходження до морського порту [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля причалів портових операторів».
- (116) Копію Рекомендацій надіслано ДП «АМПУ» листом Комітету від 09.04.2021 № 130-29/01-5544, який ДП «АМПУ» отримало 14.04.2021.

7. ВИКОНАННЯ РЕКОМЕНДАЦІЙ КОМІТЕТУ

- (117) За результатами розгляду Рекомендацій [REDACTED] філія ДП «АМПУ» листом від 12.05.2021 № 1496/27-01-05/Вих (вх. Комітету № 8-01/6410 від 14.05.2021) повідомила Комітет, що надані Рекомендації прийняті до розгляду та вживаються заходи щодо розроблення й затвердження прозорих і недискримінаційних умов та критеріїв і створення рівних умов застосування знижок зі ставок портових зборів для суден, які здійснюють суднозаходження до морського порту [REDACTED] для виконання операцій із навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів) біля причалів портових операторів, але ці заходи потребують тривалого часу для повноцінної реалізації з метою наближення їх до потреб ринку та очікувань суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність у морському порту [REDACTED]
- (118) Листом від 19.08.2021 № 2906/27-01-05/Вих (вх. Комітету № 8-01/11812 від 25.08.2021) ДП «АМПУ» повідомило Комітет про розроблення ним можливих варіантів виконання Рекомендацій та, враховуючи неодноразові обговорення шляхів виконання Рекомендацій за участю представників філії та апарату управління, створення фінансових втрат [REDACTED] філії ДП «АМПУ», скарги інших суб'єктів господарювання, інші недоліки, які можуть виникнути під час виконання Рекомендацій, [REDACTED] філія ДП «АМПУ» запропонувала застосовувати як найбільш ефективний варіант, який передбачає встановлення єдиного рівня знижки до ставок портових зборів для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання

операцій із навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів (генеральних та навалювальних) біля причалів, розташованих у морському порту [REDACTED], у розмірі 30 відсотків.

- (119) Листом від 18.10.2021 № 3277/27-01-05/Вих (вх. Комітету № 8-01/14692 від 20.10.2021) [REDACTED] філія ДП «АМПУ» повідомила про стан виконання Рекомендацій таке.
- (120) Щодо пункту 1 Рекомендацій [REDACTED] філія ДП «АМПУ» за результатами аналізу потреб ринку та очікувань суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність у морському порту [REDACTED], видала наказ від 13.10.2021 № 195/27 «Про застосування знижок до ставок портових зборів для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів» (далі – Наказ).
- (121) Пунктом 1 Наказу встановлено: «Починаючи з 00 год. 00 хв. 01.01.2022 року для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля причалу(ів), застосовувати знижку до ставок усіх видів портових зборів, що справляються ДП «АМПУ» у розмірі 30 %».
- (122) Пунктами 3 та 4 Наказу затверджено умови та критерії застосування зазначених у пункті 1 Рекомендацій знижок, а саме:
I критерій: навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів;
II критерій: навалювальні та генеральні (мішки й біг-беги) [REDACTED] вантажі;
III критерій: здійснення вантажних операцій біля причалу, розташованого в морському порту [REDACTED] (п. 3 Наказу).
Знижка, передбачена пунктом 1 цього Наказу, застосовується за умови виконання всіх критеріїв, визначених пунктом 3 цього наказу (п. 4 Наказу).
- (123) Також [REDACTED] філія ДП «АМПУ» повідомила, що інформація щодо розроблених та затверджених прозорих і недискримінаційних критеріїв застосування ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії знижок зі ставок усіх видів портових зборів для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій із навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів) біля причалів портових операторів, оприлюднена на офіційному вебсайті ДП «АМПУ».
- (124) Щодо пункту 2 Рекомендацій [REDACTED] філія ДП «АМПУ» повідомила таке.
Встановлення знижки здійснюється з початку календарного року у зв'язку з тим, що такі умови суттєво вплинуть на вартість суднозаходження, що може мати негативний вплив на сталі відносини учасників ринку морських перевезень (судновласників, фрахтувальників, вантажовласників та ін.), які мають чинні укладені договори.
Отже, налагодження роботи в нових умовах потребуватиме часу та встановлені строки дозволять всім учасникам ринку морських перевезень завершити фінансовий рік і не порушити договірних відносин.
- (125) За результатами аналізу положень Наказу встановлено, що умови та критерії, визначені в ньому, містять однакові й рівні підходи застосування ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії знижки до ставок усіх видів портових зборів для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля причалів всіх портових операторів, які здійснюють навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED]
- (126) Розмір знижки (30 відсотків до ставок усіх видів портових зборів) є однаковим для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля причалів портових операторів, які здійснюють перевалку [REDACTED] вантажів.
- (127) У Наказі не міститься умов та критеріїв, які перешкоджають застосуванню знижки в розмірі 30 відсотків до ставок усіх видів портових зборів для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження

- генеральних та навалювальних [REDACTED]) вантажів біля причалів окремих портових операторів, які здійснюють навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED].
- (128) Умови та критерії розміщені на офіційному сайті ДП «АМПУ», що забезпечить прозорість надання ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії таких знижок.
- (129) Отже, Наказ не містить непрозорих та дискримінаційних умов і критеріїв застосування знижки до ставок портових зборів для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля причалів портових операторів, які здійснюють навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED].
- (130) З метою з'ясування, чи містяться в Наказі непрозорі та/або дискримінаційні умови й критерії, які встановлюють перешкоди в отриманні на рівних умовах знижок до ставок портових зборів для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля причалів портових операторів, Комітетом надіслано вимоги про надання інформації портовим операторам, які надають послуги з перевалки [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED], а саме: [REDACTED] і ТОВ «М. В. КАРГО» (листи від 23.11.2021 № 130-26/01-16741, № 130-26/01-16742, № 130-26/01-16743 та № 130-26/01-16744).
- (131) На вимогу Комітету Заявник листом від 14.12.2021 № 1412/03 повідомив: *«У Наказі, на нашу думку, не містяться непрозорі та/або дискримінаційні критерії та/або умови, які встановлюють перешкоди для портових операторів в морському порту [REDACTED] в отриманні на рівних умовах знижок до ставок портових зборів для суден, які заходять в морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів. На разі у Товариства не виникло проблемних питань у зв'язку з прийняттям Наказу (його змістом чи способом практичної реалізації)».*
- (132) Водночас у листі від 02.12.2021 № 0212/05 Заявник зазначає: *«...при застосуванні знижки, згідно з Наказом, розмір витрат судна зі сплати корабельного збору (найбільшого з портових зборів) в порту [REDACTED] є значно більшим (на 0,0801 дол. США за умовну одиницю), а ніж вартість тієї ж послуги відносно одного й того ж однотипного судна (з однаковою осадкою та іншими технічними характеристиками) в портах [REDACTED]. При цьому, зазначені морські порти знаходяться в одному географічному регіоні. «...Тому застосування в морських портах різних ставок портових зборів (з урахуванням знижки у розмірі 30% в порту [REDACTED] є свідченням наявності не рівних і не конкурентних умов господарювання для портових операторів в морському порту [REDACTED]» порівняно з портовими операторами в морських портах [REDACTED], в яких ставки портових зборів є нижчими...».*
- (133) При цьому Заявник зауважує, що *«існуючі на сьогодні ставки портових зборів відверто дискримінують суб'єктів господарювання, що надають послуги з перевантаження вантажів в акваторії порту [REDACTED] українських експортерів, практично блокуючи їм вихід на світові ринки, та змушують іноземних судовласників встановлювати захмарні фрахтові ставки на перевезення вантажів з/до порту [REDACTED] що впливає на збільшення вартості українських товарів на світових ринках, а отже і негативно впливає на їх конкурентоспроможність та конкурентоспроможність вітчизняних стивідорних компаній, зокрема розташованих в морському порту [REDACTED]».*
- (134) На вимогу Комітету [REDACTED] листом від 14.12.2021 № 1412/31 і [REDACTED] листом від 01.12.2021 № 0112/01-02 повідомили таке: *«...Результатом прийняття [REDACTED] філією ДП «АМПУ» наказу від 13.10.2021 № 195/27 «Про застосування знижок до ставок портових зборів для суден, що*

заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів” (далі – Наказ) розмір дисбурсментських витрат судна, при заході до порту [REDACTED] буде на однаковому рівні незалежно від причалу обробки судна в порту [REDACTED]. Це сталось внаслідок встановлення Наказом однакового розміру знижки до ставок портових зборів для суден, що заходять та оброблюються в порту [REDACTED] незалежно від причалу. Тому, вважаємо, що для портових операторів, що здійснюють господарську діяльність в порту [REDACTED], та виключно в частині що стосуються інших портових операторів порту [REDACTED] Наказ не містить непрозорих та/або дискримінаційних критеріїв та/або умов.

Однак такий наказ створює непрозорі та дискримінаційні критерії і умови для портових операторів порту [REDACTED] порівняно з портовими операторами портів [REDACTED]...

..Наказ, внаслідок встановлення однакового розміру знижки для суден, що заходять до порту [REDACTED] незалежно від причалу обробки таких суден, ймовірно не призведе до виникнення проблемних питань. Однак, встановлений Наказом розмір знижки набуде чинності лише з 01.01.2022 року. Тому надати інформацію станом на сьогодні щодо проблемних питань, пов'язаних з отриманням знижок до ставок портових зборів для суден, які заходять в порт [REDACTED] (для здійснення навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних вантажів), - не передбачається можливим у результаті передбаченої Наказом дати набуття чинності знижки.

Натомість, з великою долею впевненості можемо стверджувати, що такий Наказ призведе до виникнення проблеми не рівного та не конкурентного становища портових операторів в порту [REDACTED] порівняно з портовими операторами портів [REDACTED] а саме внаслідок зазначеного у нашому листі від 10.12.2021 р. № 10.12/01».

- (135) Водночас у листі від 10.12.2021 № 1012/01 [REDACTED] зазначило, що «...застосування різних ставок портових зборів, навіть з урахуванням знижок, створює на ринку дискримінаційні та не конкурентоспроможні умови для портових операторів порту [REDACTED] у порівнянні із портами [REDACTED]. Наявність таких не рівних умов, сприяє збільшенню кількості суднозаходів до порту [REDACTED] на відміну від порту [REDACTED], де вартість заходу набагато більша.

Вважаємо, що встановлення рівних та конкурентоспроможних умов господарювання, без встановлення рівних для всіх портів [REDACTED] ставок портових зборів (використовуючи замість знижки, [REDACTED] знижку передбачену Наказом) буде неможливим».

[REDACTED] листом від 01.12.2021 № 0112/01 повідомило, що «...застосування в морських портах різних ставок портових зборів (з урахуванням знижки у розмірі 30% в порту [REDACTED] призводить до створення не рівних і не конкурентних умов господарювання в морському порту [REDACTED]

...Вважаємо, що існуючі на сьогодні ставки портових зборів є дискримінаційними, що негативно впливає на їх конкурентоспроможність та конкурентоспроможність стивідорних компаній в морському порту [REDACTED]

- (137) [REDACTED] листом від 20.12.2021 № 238 повідомило Комітет, що «на думку [REDACTED] у наказі [REDACTED] філії ДП “АМПУ” від 13.10.2021 № 195/27 не міститься непрозорих та/або дискримінаційних критеріїв та/або умов, які встановлюють перешкоди в отриманні на рівних умовах знижок до ставок портових зборів для суден, які заходять в морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля причалу [REDACTED] рівно як і інших нерівних умов, які перешкоджають

отримувати такі знижки. У зв'язку із прийняттям наказу [REDACTED] філії ДП «АМПУ» від 13.10.2021 № 195/27 у [REDACTED] проблемних питань не виникало».

- (138) Отже, за результатами аналізу інформації, отриманої від портових операторів, які надають послуги з перевалки [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED] скарг та інформації щодо наявності в Наказі непрозорих, дискримінаційних та/або нерівних умов і критеріїв, які встановлюють перешкоди в отриманні на рівних умовах знижок до ставок портових зборів для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій із навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля причалів портових операторів, на вимоги Комітету не надійшло.
- (139) Портові оператори, які надають послуги з перевалки [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED], повідомили Комітет, що в Наказі не міститься непрозорих та/або дискримінаційних критеріїв та/або умов, які встановлюють перешкоди в отриманні на рівних умовах знижок до ставок портових зборів для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів біля їх причалів, та інших нерівних умов, що перешкоджають отримувати такі знижки.
- (140) Також [REDACTED] повідомили, що Наказ, внаслідок встановлення однакового розміру знижки для суден, які заходять до порту [REDACTED] незалежно від причалу обробки таких суден, ймовірно не призведе до виникнення проблемних питань. За інформацією Заявника і [REDACTED] у них не виникло проблемних питань у зв'язку з прийняттям Наказу.
- (141) Зауваження та інформація [REDACTED] і ТОВ «М. В. КАРГО» щодо створення нерівних умов для портових операторів, які надають послуги з перевантаження вантажів у морських портах [REDACTED], порівняно з морським портом [REDACTED] внаслідок встановлення різних розмірів ставок портових зборів для суден, що заходять у морські порти [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних вантажів, не можуть бути взяті до уваги, оскільки питання встановлення Мінінфраструктури розмірів ставок портових зборів у морських портах України не є предметом розгляду цієї справи.

8. ПОДАННЯ З ПОПЕРЕДНІМИ ВИСНОВКАМИ У СПРАВІ

- (142) Відповідно до пункту 26 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 6 травня 1994 року за № 90/299 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року № 169-р) (зі змінами), Комітетом надіслано подання від 04.02.2022 № 130-26.13/8-21/53-спр про попередні висновки у справі № 130-26.13/8-21 (далі – Подання) до:
- ДП «АМПУ» (лист від 07.02.2022 № 130-26.13/01-1400);
 - ТОВ «М. В. КАРГО» (лист від 07.02.2022 № 130-26.13/01-1394).
- (143) На Подання ДП «АМПУ» листом від 16.02.2022 № 567/10-01-01/Вих (вх. № 8-01/2336 від 21.02.2022) повідомило Комітет, що зауваження та пропозиції до висновків, викладених у Поданні, відсутні.
- (144) ТОВ «М. В. КАРГО» листом від 31.05.2022 № 3105/4 (вх. Комітету № 8-01/3851 від 02.06.2022) повідомило про відсутність зі своєї сторони заперечень проти викладених у Поданні попередніх висновків у справі та згодне з висновком про закриття провадження у справі № 130-26.13/8-21.

9. ПІДСТАВИ ЗАКРИТТЯ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВІ ВІДПОВІДНО ДО ЧАСТИНИ ТРЕТЬОЇ СТАТТІ 46 ЗАКОНУ УКРАЇНИ «ПРО ЗАХИСТ ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ»

- (145) 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.
- (146) ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії вжито відповідних заходів для усунення причин виникнення порушення. Так, розроблено та введено в дію наказ від 13.10.2021 № 195/27 «Про застосування знижок до ставок портових зборів для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів», яким встановлено однаковий розмір знижки до ставок портових зборів (30 відсотків) та рівні й однакові умови й критерії застосування такої знижки.
- (147) Внаслідок прийняття та введення в дію Наказу усуваються нерівні та дискримінаційні умови застосування знижок до ставок портових зборів для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів, які можуть призвести до ущемлення інтересів суб'єктів господарювання на ринку перевантаження [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED]
- (148) Заявник та інші портові оператори, що надають послуги з навантаження-розвантаження [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED] підтвердили, що в Наказі не міститься непрозорих та/або дискримінаційних умов, які встановлюють перешкоди для портових операторів у морському порту [REDACTED] в отриманні на рівних умовах знижок до ставок портових зборів для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів.
- (149) Враховуючи, що нерівні та дискримінаційні умови застосування знижки до ставок портових зборів для суден, які заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів, ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії усунуло, *рекомендації Комітету [REDACTED] виконано.*
- (150) З матеріалів справи не вбачається суттєвого обмеження конкуренції на ринку послуг із забезпечення безпеки мореплавства в межах акваторії морського порту [REDACTED] оскільки згідно із законодавством надавати послуги із забезпечення безпеки мореплавства в межах відповідної акваторії може виключно ДП «АМПУ» в особі його філій, у цьому випадку в межах акваторії порту [REDACTED] – [REDACTED] філія ДП «АМПУ».
- [REDACTED] У матеріалах справи відсутні належні докази суттєвого обмеження конкуренції на ринку перевантаження [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED]
- (152) Відповідно до [REDACTED] для суден, що заходять у морський порт [REDACTED] для виконання операцій з навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних вантажів, при справлянні портових зборів суб'єктом, що стягує портові збори, може застосовуватися знижка зі ставок усіх видів портових зборів у розмірі до 50 відсотків.

- (153) Тобто оплату усіх видів портових зборів відповідно до цієї норми [REDACTED] здійснює не портовий оператор (власник [REDACTED] а судновласник (його представник), які можуть вибирати до причалу якого портового оператора, що надає послуги з перевантаження [REDACTED] вантажів у морському порту [REDACTED] буде заходити судно. Під час розгляду справи не встановлено факту завдання значних збитків судновласникам (їх представникам), судна яких заходять у морський порт [REDACTED] для здійснення операцій із навантаження-розвантаження генеральних та навалювальних [REDACTED] вантажів.
- (154) Відсутні значні збитки окремим особам чи суспільству внаслідок порушення ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії законодавства про захист економічної конкуренції.
- (155) Наказом [REDACTED] філії ДП «АМПУ», яким встановлено однаковий розмір (30 відсотків) знижки до ставок портових зборів та рівні й однакові умови й критерії застосування такої знижки, усунуто наслідки порушення.

Отже, порушення не призвело до суттєвого обмеження конкуренції, не завдало значних збитків окремим особам чи суспільству та ДП «АМПУ» в особі [REDACTED] філії вжито відповідних заходів для усунення наслідків порушення.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 46, 48 і 49 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та пунктом 36 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 6 травня 1994 року за № 90/299 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року №169-р) (із змінами), Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Закрити провадження у справі № 130-26.13/8-21.

Рішення може бути оскаржене до господарського суду міста Києва у двомісячний строк з дня його одержання.

Голова Комітету

Ольга ПІЩАНСЬКА