



**АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ
СУМСЬКЕ ОБЛАСНЕ ТЕРИТОРІАЛЬНЕ ВІДДІЛЕННЯ**

**РІШЕННЯ
АДМІНІСТРАТИВНОЇ КОЛЕГІЇ**

27.12.2017

м. Суми

№ 22

Справа № 03-06/38-2014

**Про закриття провадження
у справі №03-06/38-2014**

Адміністративна колегія Сумського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України, розглянувши подання відділу досліджень і розслідувань від 13.12.2017 №99 «Про попередні висновки у справі № 03-06/38-2014» та матеріали зазначеної справи,

ВСТАНОВИЛА:

Сумське обласне територіальне відділення Антимонопольного комітету України (далі – *Тервідділення*) розглянуло подання Управління Служби безпеки України в Сумській області від 13.06.2014 №10895 (zareєстроване 17.06.2014 за №01-25/2520) щодо неправомірних дій суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м.Конотоп, та виконавчого комітету Конотопської міської ради (далі – *Міськвиконком*) на етапі встановлення у 2014 році тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м.Конотоп(далі – *послуги з перевезення пасажирів*).

У зв'язку із виявленням в діях приватного підприємства «Корунд-С» (далі – *ПП «Корунд-С», Підприємство*), які полягають у не забезпеченні документального обґрунтування обсягів перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування №№1,3,4,5,7 та 17 у м.Конотоп для визначення економічно обґрунтованого розміру тарифу на перевезення пасажирів, ознак порушення, передбаченого пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем у 2014 році на ринку послуг з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху в межах кожного з маршрутів №№1,3,4,5, 7 та 17 у м.Конотоп , що може призвести до ущемлення інтересів споживачів, розпорядженням адміністративної колегії *Тервідділення* від 10.07. 2014 за №44 було розпочато розгляд справи № 03-06/37-2014.

Зважаючи на наявність в діях *ПП«Корунд-С»* ознак порушення, передбаченого пунктом 2 статті 50, частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», враховуючи, що перевізникам міських маршрутів, зокрема, *Підприємству, Міськвиконкомом* було встановлено тариф на *послуги з перевезення пасажирів* у розмірі 3,0 грн., не маючи належного обґрунтування даних щодо обсягів перевезення пасажирів, тоді як без встановлення реального пасажиропотоку на міських маршрутах загального користування визначення розміру економічно обґрунтованого тарифу на перевезення

пасажирів є неможливим, в зазначених діях *Міськвиконкому* були виявлені ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції.

Отже, у зв'язку з тим, що дії *Міськвиконкому*, які полягають у встановленні рішенням від 17.04.2014 №195 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» тарифу на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються в звичайному режимі руху, без проведення обстеження пасажиропотоків на міських автобусних маршрутах загального користування №№1,3,4,5, 7 та 17 у м.Конотоп задля встановлення обґрунтованого тарифу на послуги з перевезення пасажирів на зазначених маршрутах, як то передбачено Порядком організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 15.07.2013 № 480, містять ознаки порушення, передбаченого пунктом 7 статті 50 Закону України "Про захист економічної конкуренції", у вигляді вчинення дій, заборонених згідно зі статтею 17 Закону України "Про захист економічної конкуренції", в частині легітимації органом місцевого самоврядування порушення *ПП «Корунд-С»* законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді зловживання монополієм (домінуючим) становищем на ринку послуг з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у звичайному режимі руху в межах маршрутів №№1,3,4,5, 7 та 17 у м.Конотоп, розпорядженням адміністративної колегії *Тервідділення* від 11.07. 2014 за №45 було розпочато розгляд справи № 03-06/38-2014.

В ході збору і аналізу доказів у справі № 03-06/38-2014 встановлено таке.

Діяльність суб'єктів господарювання щодо надання послуг з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування регламентується Законом України «Про автомобільний транспорт», Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 (зі змінами), Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання послуг перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі), затвердженими наказом Держаного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України від 18 грудня 2003 року за №136/985 та іншими нормативними документами, прийнятими на їх основі.

Статтею 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» встановлено, що органи місцевого самоврядування формують мережу міських автобусних маршрутів загального користування і здійснюють контроль за виконанням транспортного законодавства на відповідній території згідно з повноваженнями, визначеними законами України.

Згідно зі статтею 7 Закону України «Про автомобільний транспорт» організація пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування покладається на виконавчий орган міської (сільської, селищної) ради відповідного населеного пункту.

При цьому відповідно до статті 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» організатор перевезень зобов'язаний, зокрема:

- проводити конкурс на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування;
- забезпечувати укладання договору на автобусних маршрутах загального користування із автомобільним перевізником - переможцем конкурсу на міських автобусних маршрутах загального користування та забезпечувати контроль за виконанням ними умов договору.

Згідно із вимогами статті 43 Закону України «Про автомобільний транспорт», визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється організаторами перевезень виключно на конкурсних засадах. Порядок проведення зазначених конкурсів згідно із статтею 44 Закону визначає Кабінет Міністрів України, зокрема, наразі діє Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на

автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 за №1081(із змінами).

Що стосується ціноутворення, слід зазначити, що відповідно до статті 10 Закону України «Про автомобільний транспорт», тарифна політика на автомобільному транспорті має задовольняти підприємницький інтерес, забезпечувати розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних типів транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:

- збільшення можливостей суб'єктів господарювання щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у розвиток автомобільного транспорту та досягнення сталих економічних умов роботи;

- стимулювання конкуренції та появи нових суб'єктів господарювання, які належать до автомобільного транспорту;

- забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;

- забезпечення стабільності, прозорості та прогнозованості тарифів.

Відповідно до статті 28 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», встановлення в порядку і межах, визначених законодавством, тарифів на транспортні послуги належить до повноважень виконавчих комітетів міських рад. Отже, тарифи на перевезення пасажирів автомобільним транспортом на міських автобусних маршрутах загального користування належать до регульованих тарифів, а відповідні органи місцевого самоврядування виступають регуляторами.

Як зазначено у статті 5 Закону України «Про автомобільний транспорт», державне регулювання у сфері автомобільного транспорту, зокрема, державне регулювання цін (тарифів) спрямоване на забезпечення балансу інтересів держави, органів місцевого самоврядування, користувачів транспортних послуг та перевізників (підприємств, установ, організацій, інших юридичних та фізичних осіб-суб'єктів господарювання на автомобільному транспорті).

Механізм формування тарифів на *послуги з перевезення пасажирів* визначає Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затверджена Міністерством транспорту та зв'язку України наказом від 17.11.2009 №1175 та зареєстрована в Міністерстві юстиції України 27.11.2009 за №1146/17162 (далі – *Методика розрахунку тарифів*).

Відповідно до пункту 1.6 *Методики розрахунку тарифів* перегляд рівня тарифів повинен здійснюватись у зв'язку зі зміною умов виробничої діяльності та реалізації послуг, що не залежать від господарської діяльності перевізника, в тому числі в разі зміни вартості палива більш ніж на 10 відсотків.

Згідно із *Методикою розрахунку тарифів* тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху, розраховуються за формулою:

$$T = \frac{(S_{\text{п}} + \Pi_{\text{п}}) - Д_{\text{п}}}{Q_{\text{п}}}, \text{ грн/пас.},$$

де: Т - тарифи на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються у звичайному режимі руху;

S_п – планова річна собівартість послуг, грн;

Π_п – плановий річний прибуток від надання послуг, грн;

Q_п – запланований річний обсяг перевезень пасажирів, пас.; обґрунтовується

- п перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюється за результатами обстеження пасажиропотоків;
- д – планові річні чисті доходи від інших видів діяльності, які пов'язані з наданням
- і послуг

Отже, *Методикою розрахунку тарифів* передбачено, що тариф на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, що здійснюються в звичайному режимі (вартість разового проїзду одного пасажирів), обернено пропорційно залежить від запланованого на рік обсягу перевезень пасажирів на маршруті, що має ґрунтуватися на фактичних даних і обґрунтовується перевізником на підставі фактичних показників роботи або встановлюється за результатами обстеження пасажиропотоків.

Згідно з пунктом 1.2. *Методики розрахунку тарифів* остання є обов'язковою для застосування під час встановлення регульованого тарифу органами виконавчої влади та місцевого самоврядування на послуги пасажирського автомобільного транспорту.

Методикою розрахунку тарифів визначено, що розрахунок тарифу здійснює безпосередньо Перевізник на підставі економічно обґрунтованих планових витрат та фактичних даних про обсяг перевезених пасажирів.

Зазначене підтверджується висновком Міністерства інфраструктури України (на звернення виконавчого комітету Сумської міської ради від 15.07.2014 №1291/02.02.02-17):

«Органи місцевого самоврядування не формують сам розрахунок, а розглядають його складові, подані перевізником, з метою зміни тарифів».

Отже, задля встановлення економічно обґрунтованих тарифів для кожного суб'єкта господарювання (Перевізника) органом місцевого самоврядування як регулятором необхідно, аби :

- 1) Перевізник надав Регулятору розрахунок тарифу, здійснений у відповідності до *Методики розрахунку тарифів*;
- 2) Регулятор розглянув складові тарифу, тобто перевірів розрахунок з урахуванням вимог *Методики розрахунку тарифів*;
- 3) Регулятор на підставі аналізу розрахунку Перевізника прийняв рішення про встановлення певного розміру тарифу для Перевізника.

Таким чином, розмір затвердженого регулятором тарифу базується на вихідних даних Перевізника та відповідності розрахунку тарифу (із застосуванням цих вихідних даних) вимогам *Методики розрахунку тарифів*. Отже, і відповідальність у разі недотримання *Методики розрахунку тарифів* при цьому лежить як на Перевізнику, так і на Регуляторі.

Отже, органи місцевого самоврядування (регулятори) повинні перевіряти при зміні тарифів, закладені Перевізниками у їх розрахунки витрати на матеріали, кількість перевезених пасажирів, рівень рентабельності тощо, але при цьому вони обмежені у формуванні тарифу (не визначають новий тариф), а повинні розглядати розрахунки, подані Перевізником, та визначати їх обґрунтованість.

Слід зазначити, що здійснюючи контроль за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції суб'єктами господарювання – автомобільними перевізниками при зміні розміру тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та відповідними органами місцевого самоврядування при виконанні покладених на них законодавством функцій щодо встановлення та контролю за тарифами на транспортні послуги, органи Антимонопольного комітету України контролюють дотримання порядку встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів, а порушення такого порядку розглядається як порушення законодавства про захист економічної конкуренції.

Стаття 17 Закону України «Про захист економічної конкуренції» утворює самостійний склад порушення, який встановлює заборону на дії, в тому числі органів

місцевого самоврядування, у вигляді легітимації порушень законодавства про захист економічної конкуренції. Специфіка зазначених дій полягає в тому, що їхнім необхідним елементом поряд із діями або бездіяльністю органу, є дійсні або можливі протиправні діяння інших осіб – суб'єктів господарювання, що визнаються порушеннями законодавства про захист економічної конкуренції згідно з нормами статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

Легітимація порушень законодавства про захист економічної конкуренції передбачає підтвердження правомірності протиправних діянь іншого суб'єкта господарювання актом органу місцевого самоврядування.

Таким чином, норми *Методики розрахунку тарифів* в частині повноважень органу місцевого самоврядування при встановленні в порядку і межах, визначених законодавством, тарифів на транспортні послуги перевіряти у розрахунку тарифу, здійсненого Перевізником, складові, що впливають на економічну обґрунтованість тарифу, кореспондуються з обов'язком Перевізника розрахувати та подати до регулятора обґрунтований розмір тарифу, здійснений у відповідності до чинного законодавства.

Відтак задля доведення порушення, передбаченого пунктом 7 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді вчинення дій, заборонених згідно зі статтею 17 Закону України «Про захист економічної конкуренції», в частині легітимації *Міськвиконкомом* (органом місцевого самоврядування) рішенням від 17.04.2014 №195 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» порушення *ПП «Корунд-С»* законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку, *Тервідділенню* необхідно було перш за все довести факт зловживання *Підприємством* монопольним (домінуючим) становищем на ринку в рамках розгляду справи №03-06/37-2014.

Отже, в ході розгляду справи №03-06/37-2014 встановлено таке.

Приватне підприємство «Корунд-С» (ідентифікаційний код 31589863, вул.Успенсько-Троїцька, 96, м.Конотоп здійснює перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування №№1,3,4, 5, 7 та 17 у звичайному режимі руху, право на обслуговування яких здобуло за результатами конкурсів, проведених у 2010-2011 роках, та закріплено відповідними договорами із *Міськвиконкомом* як організатором пасажирських перевезень на міських автобусних маршрутах загального користування.

Варто зазначити, що:

кожен міський автобусний маршрут у м.Конотоп обслуговується одним перевізником, тобто, кожен із суб'єктів господарювання, що на законних підставах здійснюють перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м.Конотоп, в межах відповідного маршруту не має конкурентів;

регулятором (*Міськвиконкомом*) встановлюються єдині тарифи на послуги з перевезення пасажирів, а перевізниками м.Конотоп, відповідно, застосовуються однакові тарифи на зазначені послуги;

маршрути, що обслуговуються різними перевізниками, не співпадають; існують ділянки, на яких проходить автотранспорт, що обслуговує різні маршрути, споживачі мають незначні можливості обирати серед автобусів, що обслуговують різні маршрути (лише у разі потреби у проїзді на ділянку, через яку проходять декілька маршрутів);

відсутня потенційна конкуренція, обумовлена суттєвими бар'єрами вступу на ринок «послуги з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування» (ліцензування, конкурсний відбір перевізника).

кожний маршрут має певні споживчі властивості, необхідні для забезпечення попиту в переміщенні пасажирів у певному напрямку.

Враховуючи викладене, кожен автомобільний перевізник, який одноосібно

обслуговує відповідний маршрут, набуває певної ринкової влади.

Таким чином, у 2014 році *Підприємство* мало ринкову владу на ринку послуг з перевезення пасажирів на постійних міських маршрутах транспортом загального користування в межах кожного з маршрутів загального користування м.Конотоп - №№1,3,4, 5, 7 та 17.

ПП «Корунд-С» здійснювало перевезення пасажирів за тарифом 2,0 грн. на підставі рішення *Міськвиконкому* від 06.07.2012№188, що введене в дію з 16.07.2012, проте у зв'язку з тим, що вартість палива в порівнянні із застосованою його ціною у розрахунку тарифу в розмірі 2,0 грн. збільшилась на 47,4%, керуючись пунктом 1.6 *Методики розрахунку тарифів*, *Підприємство* звернулось до *Міськвиконкому* із заявою без номера (zareєстрована у *Міськвиконкомі* 10.04.2014) щодо встановлення тарифу на *послуги з перевезення пасажирів* на рівні 3,0 грн. та надало відповідний розрахунок, який виконаний нормативно-фактичним методом згідно із *Методикою розрахунку тарифів* («Розрахунок граничного тарифу на перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування на міських маршрутах у звичайному режимі руху по *ПП «Корунд-С»* на 2014 рік»; далі - *Розрахунок тарифу*), матеріали щодо обґрунтування нового тарифу та інші розрахункові та пояснювальні матеріали .

За результатами розгляду заяв перевізників м.Конотоп, зокрема, *Підприємства* , а також здійснених ними розрахунків «нових» тарифів *Міськвиконком* прийняв рішення від 17.04.2014 №195 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування» (далі - *Рішення №195*), яким встановив тариф на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування, які здійснюються в звичайному режимі руху, перевізникам міських маршрутів, зокрема, *ПП «Корунд-С»*, у розмірі 3,0 грн., що введений в дію з 21.04.2014.

Що стосується *Розрахунку тарифу*, варто зазначити, що *Підприємством* здійснено розрахунок не по кожному окремому маршруту, а єдиний на усі маршрути, що обслуговуються, тобто, при визначенні розміру тарифу враховано плановий (на 2014 рік) загальний обсяг перевезення пасажирів на маршрутах №№1,3,4,5,7,17 м.Конотоп у розмірі 4 592,3 тис.пасажирів (при фактичному за 2013 рік - 3 887,0 тис.пасажирів).

В ході розгляду справи №03-06/37-2014 було одержано (як від *ПП «Корунд-С»*, так і від *Міськвиконкому*) та проаналізовано інформацію щодо динаміки зміни кількості перевезених *Підприємством* пасажирів за рік, починаючи з 2010 року.

Так, з'ясовано, що при розрахунку у 2011 році тарифу у розмірі 2,0 грн., що був затверджений рішенням *Міськвиконкому* від 06.07.2012№188, *ПП «Корунд-С»* застосовував як фактичні дані за 2010 рік щодо пасажиропотоку, так і так і використовуючи результати вивчення пасажиропотоків, що було виконано Українським державним науково-дослідним інститутом проектування міст «Дніпромiсто» (далі - УДНДПМ «Дніпромiсто»)(лист *Міськвиконкому* від 29.09.2014 №048/2544 з відповідними матеріалами). Варто зазначити, що розрахунок зазначеного тарифу було погоджено Міністерством інфраструктури України листом від 01.03.2012 №2040/25/10-12 (як того вимагала на той час *Методика розрахунку тарифів*). За наявними матеріалами , фактично за 2010 рік *ПП «Корунд-С»* було перевезено на усіх маршрутах, що ним обслуговувались , 4 315 600 пасажирів , а в 2011 році, виходячи із проведеного УДНДПМ «Дніпромiсто» обстеження, річний обсяг перевезення склав 4 621 900 пасажирів.

Слід зазначити, що *ПП «Корунд-С»*, отримавши повідомлення про початок розгляду справи, листом б/н (zareєстровано у *Тервідділенні* 21.07.2014 за №03-10/2910) надало матеріали щодо проведення обстеження пасажиропотоків на маршрутах, що ним обслуговуються (копії «Маршрутних таблиць обліку пасажирів» за 3, 5, 6, 11, 12 та 14 березня 2014 року (обліковці Нестеренко С. , Деревянко Н, Безборода С.В., Жук В.Д., Калантаєнко Н.К., Макаренко Г.Г.).

Важливою і принциповою є інформація, одержана на вимогу голови *Тервідділення*

від Управління соціального захисту населення Конотопської міської ради (далі – *Управління соцзахисту*)(лист від 05.10.2017 №09-04/3542) , згідно із якою за рішенням Конотопської міської ради від 30.03.2011 «Про організацію пільгових перевезень та затвердження Порядку розрахунку компенсації за пільговий проїзд окремих категорій громадян в міському електро- та автомобільному транспорті загального користування за рахунок субвенції з державного бюджету» (втратило чинність) двічі на рік – в квітні та жовтні проводились обстеження пасажиропотоків на міському транспорті загального користування; за діючим наразі аналогічним рішенням Конотопської міської ради від 24.04.2013 обстеження пасажиропотоків проводяться у 4-му кварталі року. При цьому було надано підсумкові матеріали щодо обстеження пасажиропотоків на маршрутах м.Конотоп, проведених робочою групою у складі представників *Управління соцзахисту*, управління економіки та фінансового управління Конотопської міської ради .

Результати проведених робочою групою (із представників різних управлінь Конотопської міської ради) обстежень пасажиропотоків на маршрутах загального користування м.Конотоп, що обслуговуються *ПП «Корунд-С»*, спростовують факт необґрунтованості обсягів перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування №№1,3,4,5,7 та 17 у м.Конотоп, що застосовано *Підприємством* у квітні 2014 року для визначення економічно обґрунтованого розміру тарифу на перевезення пасажирів.

Таким чином, за результатами розгляду справи №03-06/37-2014 не доведено факт вчинення *ПП «Корунд-С»* законодавства про захист економічної конкуренції, у зв'язку із чим адміністративною колегією *Тервідділення* прийнято рішення від 27 грудня 2017 року за № 21 «Про закриття провадження у справі №03-06/37-2014».

Враховуючи викладене, прийняття *Міськвиконкомом* рішення від 17.04.2014 №195 «Про встановлення тарифів на послуги з перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування», яким за результатами розгляду звернень перевізників та здійснених ними розрахунків «нових» тарифів, зокрема, *ПП «Корунд-С»* встановлено тариф на послуги з перевезення пасажирів у розмірі 3,0 грн., не може вважатись легітимацією порушення *ПП «Корунд-С»* законодавства про захист економічної конкуренції.

На підставі вищезазначеного, керуючись статтями 12, 12¹, 14 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 48, 49 Закону України «Про захист економічної конкуренції», пунктами 3, 11 Положення про територіальне відділення Антимонопольного комітету України, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 23 лютого 2001 року №32-р, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 30 березня 2001 року за №291/5482, зі змінами і доповненнями, пунктом 32 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції (Правила розгляду справ), затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року №5, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 6 травня 1994р. за №90/299 (в редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року №169-р) (зі змінами), адміністративна колегія Сумського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України

ПОСТАНОВИЛА:

Закрити провадження у справі №03-06/38-2014 без прийняття рішення по суті у зв'язку із не доведенням вчинення порушення.

Відповідно до статті 60 Закону України «Про захист економічної конкуренції» рішення може бути оскаржене до господарського суду у **двомісячний строк з дня його одержання.**

Голова адміністративної колегії

Є.М.Касьян

Члени адміністративної колегії

_____ /В.М.Коваленко/

_____ /С.В. Гусак/

Секретар адміністративної колегії

_____ /В.В.Василенко/