

*Козловский К.В.**

СУЧАСНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ОБСЛУГОВУВАННЯ РИНКУ АВІАПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

В статье исследуется современная инфраструктура обслуживания рынка авиaperезовок в Украине, проблемы и перспективы разработки государственной программы поддержки этой отрасли.

У статті досліджується сучасна інфраструктура обслуговування ринку авіаперевезень в Україні, проблеми і перспективи розробки державної програми підтримки цієї галузі.

Ключові слова: авіакомплекс, повітряне судно, тренувальні літаки ультралайт, ринок авіаційних послуг, міжнародні авіалінії, міжнародні авіаційні стандарти.

This article researches the modern aviatravel market service infrastructure in Ukraine, problems and perspectives of the supporting government program to this industry.

Key words: aviacomplex, airplane, training airplanes ultralight, market of aviaservice, international airlines, international aviation standarts.

Вступ. Повітряні перевезення, зокрема ділова авіація, яка є складовою частиною повітряного транспорту, у тому числі міжнародного, повітряні судна якої призначені для здійснення нерегулярних перевезень пасажирів і багажу за індивідуальними замовленнями або для власних (у тому числі корпоративних) потреб власників і експлуатантів повітряних суден ділової авіації. Потреба вивчення та дослідження ринку ділової авіації пов'язана із необхідністю дедалі більшої інтеграції України в міжнародне європейське співтовариство. При запровадженні нових проектів, нових підходів та нових технологій виробництва та надання послуг міжнародного рівня українська ділова авіація стане складовою частиною глобальної системи. Створення сприятливих умов, економічних стимулів та досконалого правового регулювання в сфері повітряного законодавства сприятимуть розвитку авіаційної діяльності як значного сектору економіки. Організаційна, виробнича, наукова і інша діяльність фізичних і юридичних осіб, спрямована на підтримку і розвиток авіації, задоволення потреб економіки і населення в повітряних перевезеннях, авіаційних роботах і послугах, у тому числі на створення і використання аеродромної мережі і аеропортів і є основними завданнями, які стоять перед державою для розвитку авіаційної діяльності. Дослідження даної теми також є важливим з точки зору аналізу обсягу ринку зареєстрованих українських бізнес-літаків за кордоном та в Україні для визначення та розробки рекомендацій щодо реєстрації ділової авіації за українськими

* здобувач кафедри міжнародного бізнесу Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Науковий керівник: проф. Ступницький О.І.

законами. Основи дослідження розвитку ринку ділової авіації закладено в працях Легенького Г. В., Новикової О. П., Левковець П. Р., Маруніч В. С., Галан Н. І., Лозової Г. П., Максимовича А. О. та іншими вченими економістами. Вагомий внесок у розвиток загальних та специфічних міжнародних економічних відносин, стратегії менеджменту і маркетингу здійснили вітчизняні та зарубіжні вчені, такі як О. Рогач, Д. Лук'яненко, І. Буранівський, А. Кіреєв, В. Будкін, Ю. Макогон, І. Фамінський, Л. Островський, Б. Стрікленд, Дж. Томпсон, Ф. Котлер та багато інших.

Постановка завдання. Однак, у сучасній вітчизняній науковій літературі майже не досліджуються проблеми розвитку інфраструктури обслуговування ринку авіаперевезень, організації системи підготовки і перепідготовки авіаційного персоналу ділової авіації в міжнародному бізнесі, механізм регулювання ринку ділової авіації.

Результати. Сучасні потреби розвитку інфраструктури аеропортів України повинні відповідати зростаючим потребам населення і економіки в повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, інтеграції України у світові ринки товарів та послуг, у тому числі ринки авіаперевезень і аеропортового обслуговування. Загалом, міжнародне визначення аеропорту тлумачиться як транспортне підприємство, призначене для забезпечення повітряних перевезень пасажирів і вантажів, та складається з аеродрому і комплексу будинків і споруджень, призначених для обслуговування перевезеного літаючими апаратами корисного навантаження: пасажирського і вантажного комплексів [1, с.14-15]. Розвиток інфраструктури обслуговування ділової авіації включає в себе наступні етапи: 1)розвиток аеропортів України згідно з міжнародними стандартами та вимогами; 2)будівництво бізнес-терміналів для розвитку держави та інтеграції в Європу; 3)розвиток хендлінгових компаній у всіх аеропортах; 4)будівництво ангарів для ремонту та сервісного обслуговування літаків бізнес-класу тощо. На початку 90-х років в Україні налічувалося 163 аеропорти різного масштабу, хоча значна частина з них – це злітно-посадочні смуги для сільськогосподарського призначення [2, с.44]. За офіційними даними об'єднання «Аеропорти України», в Україні у 2007 р. функціонував 31 аеропорт, призначений для обслуговування великих потоків пасажирів і вантажів у обласних центрах, а також у таких великих містах, як Маріуполь, Краматорськ, Северодонецьк, Кривий Ріг, Керч. Однак більша частина з 31 аеропорту на сьогоднішній день не працює через низьке завантаження. За останніми даними в Україні діє не більше 10 аеропортів, хоча перспективи розвитку на Україні реально мають вісім аеропортів: два київські — «Бориспіль» і «Київ», а також аеропорти Сімферополя, Донецька, Харкова, Дніпропетровська, Одеси і Львова. На сьогоднішній день приблизно половина всього пасажиропотоку в Україні проходить через «Бориспіль», а інші аеропорти в основному обслуговують «місцеві», внутрішньоукраїнські пасажиропотоки. Аеропорт «Київ» орієнтований в основному на внутрішні перевезення, його «потужності» використовуються не більше ніж на 30%. Завантаження регіональних великих аеропортів становить 10-20%. Реально ж налічується 16 пунктів (які умовно за міжнародною класифікацією можна назвати аеропорти) повітряного зв'язку країни, які мають відносно міжнародний статус.

Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль» - це підприємство, яке надає послуги авіаційним компаніям, пасажирам і іншим клієнтам в авіаційній і неавіаційній сферах діяльності, забезпечуючи регулярність і безпеку польотів. В 2004 році він обслужив майже 3,2 млн. пасажирів, що на третину більше ніж в 2003 році. В 2007 цей показник виріс до 4 млн. чоловік, а в 2008 році збільшився до 7,5 млн. та, згідно прогнозів до 2020 року він складе 18 млн. чоловік. Ще у 2002 році завершилося будівництво нової злітної смуги, і тепер аеропорт одержав можливість приймати будь-які літаки. Проте, проблема в тому, що

пропускна здатність цього комплексу - 950 пасажирів на годину, тоді як при існуючих обсягах перевезень цей показник, за міжнародними нормами, повинен бути вдвічі вище. Таким чином, існуючий термінал використовується приблизно на 55%. На «Бориспіль» доводиться 49% від загального обсягу відправлень із українських аеропортів. Бориспіль також є єдиним в Україні аеропортом, де відбувається постійне зростання пасажиропотоку. «Бориспіль» займає площу близько 1 тис. га, має дві злітно-посадочні смуги. На території аеропорту розташовано три пасажирські термінали і поштово-вантажний комплекс. Термінал «А» орієнтований на обслуговування авіапасажирів, які літають у межах України. У терміналі розташований зал очікувань, пункти обміну валют, авіадовідкова по рейсах у межах України, представництва авіакомпаній, що здійснюють внутрішні рейси. У міжнародному терміналі «В» аеропорту «Бориспіль» знаходиться система проходження пасажирами огляду на авіаційну безпеку, паспортний контроль і як основний термінал аеропорту він орієнтований на обслуговування міжнародних рейсів. У терміналі зосереджені представництва авіакомпаній, туристичних фірм, банків. Термінал «С» орієнтований на *Vip* - обслуговування пасажирів, які користуються послугами чартерних компаній. В Україні існує тільки два центри з обслуговування пасажирів *Vip*-класу, у міжнародному аеропорту «Бориспіль» та у Сімферополі [3].

Для обслуговування рейсів ділової авіації залучаються хендлінгові компанії. Оскільки слово «хендлінг» утворене від англійської комбінації «ground handling» і означає наземне обслуговування авіарейсів, тому компанії, що займаються комплексом заходів наземного обслуговування літаків (авіарейсів), називають хендлінговими. Вони виступають як єдиний оператор усіх підприємств, що працюють в аеропорті та агент підприємств аеропортового комплексу, працюючи з авіаперевізниками, укладаючи договір на організацію аеропортового і наземного обслуговування, представляючи інтереси авіакомпаній при взаєминах з підприємствами аеропорту і т.п.. Усі технологічні процеси координуються службою супервайзерів, які виконують функції хендлінгових агентів бізнес-авіації та супроводжують і регулюють обслуговування літака і пасажирів з урахуванням рівня літаків бізнес-класу і виконуваних на них *Vip*-рейсів. Усі дії по обслуговуванню регулярних рейсів і *Vip*-чартерів регламентуються загальними для всіх правилами цивільної авіації; повітряним суднам забезпечується наземне обслуговування в аеропортах: заправлення літака паливом, водою, завантаження бортового харчування, постановка в ангар, прибирання салону; пасажирам забезпечується паспортний і митний контроль, реєстрація.

У літака бізнес-класу існує життєвий цикл, який визначається 7 етапами розвитку. Для ефективного функціонування всіх стадій розвитку необхідно забезпечити практичну реалізацію від придбання літака до продажу іншому власнику. При обслуговуванні рейсів бізнес-авіації хендлінгова компанія враховує особливості її роботи. Оскільки літаки ділової авіації не прив'язані до розкладу, то хендлінгові агенти забезпечують оперативність змін часу прибуття/вильоту, маршруту, контролюють і координують практично всі етапи обслуговування літака і пасажирів, займаються, при необхідності, бронюванням готелю для членів екіпажу і наданням транспорту для екіпажу або пасажирів бізнес-рейсів. Також забезпечують послуги з координації дій кейтерінгу та здійснюють доставку харчування на борт [1, с.14].

На українському ринку бізнес-авіації є дві хендлінгові компанії, зокрема «Українська хендлінгова компанія» та «Авіахендлінг» (також є дочірнє підприємство SHANNON AIR INTERNATIONAL COMPANY – SHANNON AIR UKRAINE). В аеропортах перебувають незалежні хендлінгові агенти *Vip*-авіації, які займаються наземним обслуговуванням окремих літаків бізнес-класу корпоративного рівня, проте наразі всі ці компанії, не можуть

виконувати повний замкнутий цикл обслуговування бізнес-авіації, оскільки в Україні немає наземного центру із технічного обслуговування літаків бізнес-класу.

Загальний стан інфраструктури аеропортів характеризується значним коефіцієнтом зношуванням. Швидке зростання авіаперевезень, посилення вимог безпеки польотів, якості, надійності і регулярності авіаперевезень вимагає перегляду існуючих технологій наземного обслуговування авіаперевізників, пасажирів і вантажів в аеропортах. Для приведення цивільних аеропортів України у відповідність до міжнародних стандартів, вони потребують реконструкції, закупівлі навігаційного устаткування, будівництва термінальних комплексів для обслуговування пасажирів, нових злітно-посадочних смуг, рульових доріжок і місць стоянок. Сьогодні, фактично, реконструкція і модернізація на території України інфраструктури великих вузлових аеропортів, розвиток аеродромної інфраструктури з використанням ринкових механізмів, а також збереження і розвиток авіаційних перевезень місцевого значення і усього сегмента соціально значимих авіаційних перевезень повинне відбуватися при державній підтримці і залученні інвестицій.

При розробці концепції розвитку аеропорту необхідно широко використовувати міжнародний досвід по плануванню і розміщенню аеропортової і допоміжної інфраструктури [4, с.55]. Для цього необхідно зробити комплексну оцінку поточного стану інфраструктури аеропортів і розглянути можливі варіанти його модернізації. На основі отриманих даних і досліджень можна формулювати передпроектну концепцію і план розвитку аеропортової інфраструктури, відповідно до яких повинна бути зроблена модернізація. На основі зіставлення отриманих даних необхідно вибрати оптимальну стратегію розвитку аеропорту, злітно-посадочних смуг, нових терміналів тощо. Основне завдання реконструкції аеропортів полягає в створенні наземної інфраструктури, що забезпечує надання якісних аеропортових послуг, що містить у собі:

- I. Розробка концепції розвитку аеропортів;
- II. Реконструкція і будівництво терміналів для авіації загального призначення і бізнес-авіації;
- III. Створення центрів технічного обслуговування літаків бізнес-класу;
- IV. Забезпечення зберігання літаків бізнес-класу в спеціальних ангарах;
- V. Уніфікація структури обслуговування літаків АЗП і ділової авіації: хендлінг.

Концепція розвитку опирається на наступні основні положення:

1. Види і обсяги діяльності. Забезпечення пасажирських і вантажних перевезень, польотів літаків авіації загального призначення і бізнес-авіації.

2. Територія. У цей пункт входить розширення об'єктів літного поля (штучних аеродромних покриттів ВПС, перонів, рульових доріжок тощо), будівництво нових будинків бізнес-терміналів і спорудження допоміжної інфраструктури у межах існуючого землевідводу. Такий підхід включає неминучі труднощі у відводі і оформленні нових ділянок землі. Оптимальне використання відведених земель можна досягти шляхом максимального блокування будинків і споруджень. Компактність забудови дозволить значно заощадити фінансові кошти за рахунок скорочення інженерних і транспортних комунікацій.

3. Зонування. Розвиток аеропорту передбачає зонування території аеропорту по видах діяльності; виділення секторів пасажирських авіаперевезень, вантажних авіаперевезень, бізнес-авіації, спортивної і аматорської авіації, службово-технічної забудови. Виділення функціональних зон дозволить: а) створити максимальні зручності користувачам аеропорту (пасажирам, орендарям, персоналу аеропорту); б) розділити потоки пасажирів, вантажів, технічного персоналу і пілотів-аматорів відповідно до особливостей технології їх перебування в аеропорті; в) раціонально і системно використовувати територію аеропорту;

г) планувати розвиток кожного сектору в межах відведеної території, не заважаючи при цьому інтересам інших напрямків діяльності.

4. Етапність розвитку. Принцип поетапної реконструкції дозволить: а) забезпечити поступове повернення витрачених коштів уже після реалізації першого етапу реконструкції і, тим самим, скоротити в цілому термін окупності об'єкта інвестування; б) знизити ймовірність технічних і організаційних помилок при реалізації проекту за рахунок внесення своєчасних коректувань у ході реконструкції; в) оперативно реагувати на потреби ринку аеропортових послуг, перерозподіляючи ресурси в процесі реконструкції і експлуатації об'єкта.

5. Технічні розв'язки. Прийняті на початкових етапах реконструкції розв'язки повинні забезпечити польоти всіх типів пасажирських літаків для авіаліній малої і середньої дальності (типу Як-42, Боїнг-737, А-319, А-320), літаків бізнес-авіації (Гольфстрім, Фалкон, Челленджер, Бомбордье і інші, включаючи Боїнг-BBJ) і вантажних літаків за нормами Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Зростання обсягів польотів бізнес-авіації в українських аеропортах засвідчив, що утворилася необхідність розбудовувати бізнес-термінали для ділової авіації. Розвиток приватних бізнес-терміналів (залів вильоту і прильоту, побудованих на відстані від основних терміналів аеропортів) дозволить Україні сьогодні увійти у сферу активних учасників міжнародних авіавідносин. За рахунок них досягається максимальний комфорт і конфіденційність пасажирів Вір-класу, а усі сервіс-процедури пов'язані зі збільшенням пасажиропотоку приносять безпосередній прибуток у державний бюджет України. Розвиток бізнес-терміналів є дуже перспективним напрямком, а розвинена інфраструктура ділової авіації дозволить Україні надавати послуги пов'язані зі зберіганням повітряних суден бізнес-класу, здійснювати обслуговування і ремонт ПС бізнес-класу, залучати іноземних інвесторів. З метою запобігання і нейтралізації загроз національній безпеці, пов'язаних з незадовільним розвитком сучасної інфраструктури вітчизняних аеропортів, а також належної підготовки аеропортів для проведення в Україні футбольного чемпіонату Євро-2012 Президент України, РНБО і Кабінет Міністрів України почав розробляти Концепцію державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року. Ця програма передбачає збереження державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» як цілісного майнового комплексу із земельними ділянками у власності держави, перетворення комплексу в державне підприємство «Міжнародний аеропорт «Дніпропетровськ» тощо [5].

Крім того, Концепція розвитку аеропорту передбачає реконструкцію терміналу «А» з метою поліпшення рівня обслуговування пасажирів на внутрішніх рейсах, реконструкцію терміналу «С», будівництво пасажирської галереї площею 40 тис. квадратних метрів із пропускною здатністю 2 100 пасажирів у годину (2009-2010 рр.), будівництво терміналу «D» за рахунок японського кредиту. В 2009-2010 роках також передбачається повна реконструкція центрального перону аеропорту і будівництво додаткових стоянок для літаків, в 2010-2012 рр. - будівництво терміналу «Е» площею 60 тис. кв. м. і реконструкція літної зони №2 для обслуговування всіх типів літаків. Також концепція передбачає розвиток інфраструктури Борисполя: будівництво готельного комплексу (2009-2011 рр.), паркінгів (2009-2011 рр.), офісних будівель (2009-2011 рр.) тощо. Крім того, в 2010-2012 роках намічене будівництво швидкісної залізничної колії між аеропортом і Києвом, в 2011-2012 рр. - створення комплексу по обслуговуванню бізнес-авіації, 2009-2011 рр. - комплексу бортового харчування, в 2010-2012 рр. - комплексу вантажних перевезень. Згідно з концепцією, уже в 2010 році аеропорт Бориспіль зможе пропускати до 8 млн. пасажирів у рік, в 2015 р. - до 13,1 млн. пасажирів, в 2020 році - 18,4 млн. пасажирів.

Якщо, загалом, теоретично Концепція розвитку ділової авіації свідчить про те, що держава передбачає розвиток даної сфери, то практично розробка техніко-економічного обґрунтування і бізнес-плану розвитку інфраструктури бізнес-авіації знаходиться на початковій стадії. Справа в тому, що розвиток інфраструктури бізнес-авіації полягає не тільки у побудові бізнес-терміналів, а і в обслуговуванні літаків Vip-класу – тобто, необхідно в концепцію розвитку ділової авіації включити такий важливий аспект як обслуговування літаків. Здійснення цього виду діяльності є не тільки дуже перспективним і таким, що швидко розвивається, але і надзвичайно прибутковим для держави в цілому. Згідно статистичним даним, Україна має на сьогодні 400 зареєстрованих суден бізнес-авіації, із яких 150 літаків закордонного виробництва знаходяться в системах і програмах різних закордонних компаній щодо страхування, обслуговування обладнання та двигунів (MSP - Maintenance System Programme, ISP - Insurance System Programme, GSSI), навігації тощо. Згідно умов, які надають компанії щодо обслуговування бізнес-джету, літак в середньому щомісяця повинен проходити технічний огляд сертифікаційним центром. Для побудови та розвитку такого центру обслуговування необхідно: а) розробити державну програму щодо розвитку центрів обслуговування літаків ділової авіації; б) виділити на території аеропорту зону для центрів обслуговування; в) побудувати ангари для здійснення цієї діяльності; г) здійснити сертифікацію такого центру; д) залучити іноземних фахівців; е) навчити та підготувати персонал для здійснення обслуговування літаків; ж) сертифікувати працездатність інженерів тощо.

На сьогоднішній день існує дефіцит ангарів в українських аеропортах — це історична реальність. Цивільна авіація СРСР протягом десятків років була забезпечена ангарними спорудженнями на 20% від реальної потреби. Після розпаду СРСР Україна не займалася забезпечення та розбудовою ангарних споруджень (спеціальних приміщень для стоянки, технічного обслуговування і ремонту літаків, вертольотів та інших літаючих апаратів та промислових приміщень аркового або шатрового типу). Традиційно в аеропортах будували капітальні спорудження із великою шириною прольоту і як правило, такі ангари мали складні системи вентиляції і пожежогасіння, не пов'язані між собою комунікації (вода, електрика, стиснене повітря). Наразі українських аеропортах навіть таких ангарів залишилося мало і, крім того, вони перебувають в занедбаному стані. Тому сьогодні дуже гостро стоїть питання розробки державної програми щодо розвитку центрів обслуговування літаків ділової авіації. А міжнародна практика свідчить, що існують і активно використовуються у зарубіжній практиці спеціальні конструкції для оптимального використання внутрішньої території: так новітні технології дозволяють використовувати ангари для: 1) авіаційної техніки; 2) виконання ремонтно-сервісних робіт; 3) зберігання бізнес-літаків; 4) логістичної системи аеропорту; 5) контрольно-пропускних пунктів; 6) пунктів сортування та огляду багажу; 7) зберігання багажу тощо. На початку минулого століття аероплани неможливо було зберігати на відкритому повітрі, тому що вони боялися дощу, снігу, вітру і прямих сонячних променів. Прогрес у проектуванні і будівництві ангарних споруджень відбувся в 30 роки ХХ століття, коли почався бурхливий розвиток усієї наземної інфраструктури військової і цивільної авіації. Множилося число постійних аеродромів, створювалися нові літаки, з'явилися і типові ангари [4, с. 56]. Поява в Україні перших бізнес-джетів спочатку не викликало особливих проблем з їхнім утримуванням, тому що кількість польотів була незначною. З розвитком української ділової авіації і появою літаків нового покоління ситуація стала критичною. Для підготовки і здійснення польоту в певних погодних умовах екіпаж змушений витратити дуже багато часу для приведення літака в необхідний експлуатаційний вигляд. Тому і необхідно здійснювати

зберігання літаків бізнес-класу в ангарах, для підвищення ефективності менеджменту літаків.

Висновки. Отже, для розвитку інфраструктури обслуговування ділової авіації необхідно, по-перше, привести аеропорти України у відповідність до міжнародних стандартів, по-друге, зробити повну реконструкцію термінальних комплексів, зокрема бізнес-залів, по-третє, запровадити систему обслуговування літаків хендлінговими компаніями, і по-четверте, розробити та запровадити концепцію щодо розбудови центрів технічного обслуговування літаків. Для вирішення питання щодо підготовки та перепідготовки авіаційного персоналу необхідно першочергово внести зміни до деяких законодавчих актів. Також, необхідно на базі провідних та авторитетних авіаційних компаній створити льотні школи підготовки авіаційного персоналу, створити сертифікаційні центри для отримання дозволів на польоти, залучити іноземних авіаційних фахівців для навчання та передачу досвіду, легалізувати сертифікати пілотів, створити базу даних авіаційного персоналу.

Список використаних джерел:

1. Рябоконов Д. Н. Аналитический обзор рынка деловой авиации // Business Week, Россия (Москва), № 027, 16.07.2007, С. 14-19.
2. Афанасьев В. Г., Родченко В. В. Особенности организации и развития международных авиационных перевозок в различных регионах мира: Учебный пособие. - К.: Транспорт, 1987. - 231 с.
3. www.airport-borispol.kiev.ua - Міжнародний аеропорт «Бориспіль».
4. Константинов Д. П. Развитие терминалов на постсоветском пространстве // Jet Бизнес Авиация. – 2007. - № 24. – С. 54-58.
5. Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 року, затверджена постановою КМУ від 27.07.01 № 919.

*Rogach T.**

JUDICIAL REVIEW OF THE EUROPEAN COMMISSION'S DECISIONS IN THE FIELD OF MERGER CONTROL: LESSONS TO BE LEARNED FOR UKRAINE

The article considers judicial review of the European Commission's decisions in the field of merger control as well as relevant procedure applicable to the Anti-monopoly Committee of Ukraine under Ukrainian law. The article further identifies the scope of the standard of proof imposed on competition authorities in merger cases as well as the scope of judicial powers in merger control in general.

Стаття присвячена проблемам судового нагляду за рішеннями Європейської Комісії в сфері контролю за концентрацією та досліджує застосування європейського досвіду у відповідній практиці судового перегляду рішень органів Антимонопольного Комітету в Україні.

The role of judicial system in the dynamic development of competition law is undisputed. Judicial review contributes to the evolved complexity of merger analysis, ensures compliance with due process and puts high standard of proof on competition authority's decisions. Judicial review of the European Commission's decisions by the Court of Justice and the Court of First Instance in the field of merger control facilitated development of a more economic approach in the Commission's decision-making. The present article will consider the landmark cases assessed by the Commission and reviewed by the Court of First Instance on appeal. In the focus of attention is scrutiny of the Commission's economic assessment by the judiciary in order to verify whether it is supported by convincing and cogent evidence. Second part of the article will be dedicated to respective judicial review of the decisions of the Antimonopoly Committee of Ukraine. Finally, concluding remarks will be offered on improvement of judicial review process in the field of Ukrainian competition law and, more specifically, merger control.

I. Judicial Review of the EU Commission's Decisions: limits and challenges

The decisions of the European Commission in the field of merger control are subject to annulment procedure under Article 263 TFEU [1]. The decision may be challenged by the merging parties, their competitors or by a third party affected by the merger decision. Generally, the Commission enjoys wide margin of discretion in its analysis under Merger Regulation 139/2004 [2]. This approach has been repeatedly stressed by the CFI, stating in particular, that «it should be observed that the basic provisions of Regulation No 4064/89, in particular Article 2 thereof, confer a discretion on the Commission, especially with respect to assessments of an economic nature. Consequently, review by the Community judicature of the exercise of that discretion, which is essential for defining the rules on concentrations, must take account of the discretionary margin implicit in the provisions of an economic nature which form part of the rules on concentrations» [3].

* a researcher at the Faculty of Law, Centre for Common Law of Europe at Catholic University Leuven, Belgium.

However, wide margin of discretion enjoyed by the Commission is balanced by judicial review on appeal. The Court of First Instance manifested its commitment to scrutinize economic assessment performed by the Commission in cases *Airtours plc v. Commission* [4], *Schneider Electric SA v. Commission* [5], *Tetra Laval v. Commission* [6], and *IMPALA v. Commission* [7], where the Commission decisions were annulled on appeal. The above decisions were found by the Court to be inadequately reasoned and analyzed, as well as lacking convincing or cogent evidence. Along with important procedural implications for the parties [8], the fundamental issues of the standard of proof and standard of judicial review imposed on competition authority arising thereof deserve more thorough consideration.

As a starting point, it appears useful to recall briefly the scope and grounds of judicial review performed by the European courts in relation to the European Commission decisions. Generally, Commission decisions can be challenged on the grounds of lack of competence, violation of procedural rule, error of law or misuse of power [9]. With time, the error of law has most notably expanded beyond mere misinterpretation or misapplication of law. It evolved so as to include errors of fact, lack of convincing reasoning and «manifest» errors of appreciation most often found in the economic assessment made by the Commission [10].

Although the Commission's margin of discretion in the economic assessment described above is widely recognised, it remains subject to strict limitations posed by the judicial review. This is evident from the judgement by the European Court of Justice in the *Commission v. Tetra Laval* case. While recognising margin of discretion held by the Commission in its economic assessment, the ECJ noted such margin of discretion «does not mean that the Community courts must refrain from reviewing the Commission's interpretation of information of an economic nature» [11]. In practice, the Court of First Instance repeatedly scrutinized economic issues such as relevant market, market structure or dominant position addressed in the Commission decisions [12]. The standard of judicial review under the Merger Regulation appears to be particularly high as is the standard of proof or «requisite legal standard» [13] imposed on the Commission in merger cases.

The aim pursued by the judicial review is, therefore, twofold. First, the court analyses the factual background of the decision to verify that the evidence presented are cogent and coherent. Second, the court verifies whether economic and legal analysis performed by the Commission contains manifest errors. By making conclusion to this effect, however, the court must maintain the delicate balance of power between judicial review and the Commission's recognised «margin of appreciation» [14]. Division of powers ensures that the court must refrain from substituting its own view for that of the Commission except for when the latter has made a manifest error of appraisal. In fact, it reflects the underlying goal of the judicial review of an administrative body decision: to exercise an appeal jurisdiction rather than review the case on its merits [15]. At the same time, it raises an intriguing question as to where the boundaries of the judicial review of economic assessment should be.

Judicial review of the Commission's economic reasoning in merger cases reveal striking similarity in the grounds for annulment as relied on by the courts. In *Kali und Salz* the ECJ contested one of the Commission findings by stating that it was «not supported by a sufficiently cogent and consistent body of evidence» [16]. In *Airtours*, the CFI annulled the Commission decision by concluding that it was «far from basing its prospective analysis on cogent evidence, vitiated by a series of errors of assessment» [17]. In *Schneider v. Commission*, the CFI found that there was not «sufficient evidence to support the Commission's findings» [18]. The CFI referred again to «specific and consistent evidence» in *BaByliss* case [19], where the question at stake was whether the Commission had met the requisite legal standard. These formulations are

consistent with those often used by the EU judiciary in cases of antitrust infringements or state aid review [20].

The question of convincing evidence emerged again in a strict legality test laid down by the CFI in *Tetra Laval v Commission* [21]. In examining the potential anti-competitive effects of the conglomerate mergers and the Commission's economic assessment thereof the Court held that:

«the Commission's analysis of a merger transaction which is expected to have an anti-competitive conglomerate effect calls for a particularly close examination of the circumstances which are relevant for an assessment of that effect ... where the Commission takes the view that a merger should be prohibited ... it is incumbent upon it to produce convincing evidence thereof ... [T]he proof of anti-competitive conglomerate effects of such a merger calls for a precise examination, supported by convincing evidence, of the circumstances which allegedly produce those effects» [22].

Tetra Laval judgment reopened the question of standard of proof imposed on the competition authority and relevant scope of such standard in the context of merger decisions [23]. However, in this regard, the judgement posed more questions than answers. It left open the question of where the judicial review should stop in relation to the margin of appreciation enjoyed by the Commission. As a result, the question of whether the margin of discretion has been trespassed inevitably emerges in each case where the court reviews the Commission economic reasoning with particular rigour. The extent, to which the courts will engage into increasingly rigour judicial review of the Commission margin of appreciation, on the other hand, will depend on the level of self-restraint possessed by the judiciary and the tolerance to its attempts to replace the Commission's view for its own [24].

The necessity of the weighed balancing approach to the scope of judicial review and the respective danger of substituting the Commission's views with that of the judiciary arising hereof were echoed in the responding ECJ judgement. In his opinion in *Commission v. Tetra Laval*, [25] reviewed by the ECJ on appeal Advocate General Tizzano found that the competition authority cannot be required to establish with absolute certainty prospective anticompetitive effects of a given merger transaction [26]. The inherent difference between simple fact-finding and complex economic assessment involved in merger review inevitably poses limitations as to the scope of the judicial review. The need to maintain fundamental division of powers between the Commission and the EC judiciary requires, therefore, the latter to limit its review of the complex economic assessments made by the Commission to the following essential questions: (i) whether the factual information relied upon is accurate and correct; (ii) whether the Commission has diligently carried out a thorough investigation; (iii) whether the reasoning followed by the Commission is logic, coherent and appropriate. Exceeding the limits of the above competences would disrespect the Commission's margin of discretion and thus wrongly substitute their own view to that of the Commission [27].

II. The Role of Judiciary in Competition Law Enforcement in Ukraine

Judicial system of Ukraine comprises the Constitutional Court of Ukraine and the courts of general jurisdiction. Commercial courts have exclusive competence over commercial-related matters and disputes involving parties engaged in commercial activity. Prior to the 2001 judicial reform commercial disputes in Ukraine were addressed by the system of arbitral courts. However, they were poorly qualified to address competition related issues; judicial enforcement of competition law remained, therefore, rather fragmented. The modern judiciary plays more active role in the enforcement of competition policy. Primarily, this is done through judicial review of the decisions taken by the Antimonopoly Committee as an administrative authority. Another important direction is private enforcement of competition law by the courts, a field where

judges become increasingly active. Private actions for damages in competition law were first allowed in the 1996 Constitution and subsequently reaffirmed in the Law on Protection of Economic Competition [28]. Since then, courts have been enforcing competition law directly against violators in private actions without the need to refer first to the Antimonopoly Committee of Ukraine. Judicial decisions in private actions are subject to appeal by the higher instance of general jurisdiction.

Although there is no precedent value in judicial decisions the Antimonopoly Committee tries to keep consistency with important judgements. At the same time many scholars note general inconsistency of the judicial enforcement of competition law in Ukraine. In fact, competition related matters fall under the competence of different courts of general jurisdiction. Such inconsistency frequently results in adoption of opposite decisions or different approaches to competition law by different courts [29]. Civil law disputes related to anticompetitive concerted actions and unfair competition fall under the competence of general courts while cases brought by the Antimonopoly Committee as well as appeals of the Committee decisions are considered by commercial courts [30].

Commercial courts also consider private actions for damages under Article 55 of the Law on Protection of the Economic Competition. There is some ambiguity however, as to whether commercial courts have jurisdiction over private actions for damages brought by individuals rather than economic entities. Under the general rule, commercial courts hear cases brought by the economic entities or individual entrepreneurs [31]. This led some legal scholars to believe that competition related actions brought by individuals are subject to consideration in general courts rather than commercial courts [32].

Finally, anticompetitive behaviour (such as abuse of dominance and discrimination) falls under the jurisdiction of commercial and administrative courts [33]. Absence of a uniform procedure for consideration of competition cases resulted in proposals put forward for establishment of the Competition Court of Ukraine with exclusive competence over competition matters [34]. Numerous reasons are put in favour of such option. It is argued that establishment of the Competition Court could ensure fast track procedure for consideration of competition cases with appeals of its decisions made directly to the Supreme Court of Ukraine [35]. While Competition Court could undoubtedly play an important role in shaping coherent competition law principles this perspective raises some constitutional concerns.

The system of courts of general jurisdiction is explicitly outlined in the Constitution of Ukraine and this list is deemed to be exhaustive. Conclusive opinion to this effect was expressed by the Constitutional Court of Ukraine in its decision concerning establishment of the Court of Cassation [36]. There are also proposals widely expressed to achieve the fast track judicial review. This could be done through direct appeals of the Antimonopoly Committee decisions to the Higher Commercial Court of Ukraine, the third level instance. However, such mechanism leaves rather limited possibilities for further appeal. Decision of the Higher Commercial Court can only be subject to appeal in the Supreme Court of Ukraine. Although some scholars do not consider such mechanism to hinder the parties rights in any respect [37], such system appears to limit parties right for judicial protection from four appeal instances to just one.

III. The Scope of Judicial Review Applied to the AMC Decisions

The grounds for the judicial review of decisions taken by the Antimonopoly Committee of Ukraine as an administrative body can be derived from Article 59 of the Law on Protection of Economic Competition. Under these general provisions, the Committee decision can be annulled under the following conditions: (i) incomplete discovery of essential evidences; (ii) insufficient level of proof for the established evidences which have essential impact on the decision; (iii) er-

rors of assessment; and (iv) infringement or misapplication of material or procedural law [38]. Notably, that misapplication of procedural law can only constitute a valid ground for annulment if it directly resulted in the adoption of erroneous decision [39]. It can be seen from the above wording that grounds for annulment and, implicitly, for the judicial review of the Antimonopoly Committee decisions generally follow that of the EC law. However, the Law on Protection of Economic Competition neither specifies the scope of such review nor establishes its limits in relation to economic assessment performed by the Committee. In practice, courts have been keen to annul the Committee decisions only where the manifest error of material law was found. Errors of facts and substantive assessment implicitly remained subject to the Committee internal control based on its allegedly more qualified interpretation of relevant facts.

Such approach, however, does not appear entirely flawless. In competition law the distinction between an error of fact and law is not readily apparent. The definition of relevant product, geographic market or market shares and dominant position involves assessment of facts in the first place. Next, such assessment must be in line with the envisaged legal analysis; therefore an error of fact can easily be combined with an error of law [40]. Thus, it can hardly be justified that the Committee's interpretation of factual grounds and substantive assessment to support its finding goes unchecked. This position was indirectly confirmed by the High Commercial Court of Ukraine through its persistent review of legal qualification of facts presented by the Committee. In fact, the Court went so far as to challenge the definitions of relevant market and dominant [41].

The High Commercial Court raised the issue of the scope and boundaries of the judicial review once again in 2005 by annulment of the Committee decision due to assessment errors [42]. In its judgement, the High Commercial Court in fact confirmed the right of the judiciary to review and contest definitions of relevant market, market shares and dominant position contained in the Antimonopoly Committee findings. By doing so, the Court expanded the scope of the judicial review and raised accordingly the standard of proof imposed on the Antimonopoly Committee. However, the Supreme Court of Ukraine that reviewed the judgement on appeal set the limits of judicial review rather strictly. It explicitly noted that the definition of relevant product market as well as dominant position of an undertaking lies within the exclusive competence of the Antimonopoly Committee [43].

In reaching this conclusion the Supreme Court relied on Article 7 of the Law on the Antimonopoly Committee establishing general powers of the latter to define relevant market [44]. In a narrow interpretation of this clause the Court concluded that the abovementioned powers can not be performed by the judiciary; the High Commercial Court therefore exceeded the limits of its competence by challenging the definition of relevant market made by the Committee. In particular, the Court noted:

«Under Article 7 of the Law on the Antimonopoly Committee of Ukraine the definition of product market as well as dominant position of an undertaking on such market constitutes an exclusive competence of the Antimonopoly Committee of Ukraine and can not be performed by other state bodies. In contradiction with the above provisions and contrary to Article 19, item 2 of the Constitution of Ukraine that envisages that state bodies and their respective officials shall act within the limits of their respective competence established by law and the Constitution commercial courts defined relevant product markets... and dominant position ...; [commercial courts] also defined the relevant market as «central drainage system» while the Antimonopoly Committee concluded that the relevant market was «industrial water cleaning»» [45].

The above decision clearly limits the scope of judicial review restricting the judiciary in its ability to challenge economic qualifications made by the Committee. It appears that the Supreme

Court intended to ensure the proper balance of powers between the Committee and the judiciary in the first place. However, as welcome as intention is, the decision still raises serious controversy. Restrictive provisions of Article 7 of the Law on the Antimonopoly Committee can be justified as long as they apply strictly to state bodies in the meaning of public entities [46]. An obvious intent of such provisions is to restrict ability of governmental agencies to interfere with the Antimonopoly Committee decision-making. Restricting ability of the judiciary to check the basis of decisions taken by the Committee appears is something completely different. Lack of judicial control in this regard can turn to be equally harmful.

At the same time, the Supreme Court of Ukraine insisted on maintaining the standard of proof imposed on the Antimonopoly Committee of Ukraine with the same rigour [47]. Having found the lack of sufficient proof in the Committee decision the Supreme Court showed greater tolerance towards judicial review of the substantive assessment on the verge of facts and law. The case concerned annulment of the Antimonopoly Committee decision on dominance by the Commercial Court of the City of Kiev in the first instance; The High Commercial Court confirmed the judgement. Both Commercial Court and the High Commercial Court annulled the Committee decision on the grounds of error of law as well as insufficient proof of evidence to support the finding of dominance. The first instance Court found the Committee to be in breach of the Methodology for establishment of the dominant position [48] which is in itself the rule of law. In addition, the Court established that the Committee infringed evidence collection rules of Article 41 of the Law on Protection of Economic Competition [49]. The Committee's definition of relevant product market, geographic market and assessment of major competitions, consumers and entry barriers was found not to be based on sufficient evidence. The Court, therefore, ruled that «the Committee failed to present sufficient evidence to support its findings» [50]. The High Commercial Court of Ukraine upheld the judgement on appeal. It concluded that

«...the court of first instance was right to conclude on absence of sufficient evidence to support the finding of dominance... and, therefore, [support of] respective legal qualifications of acts» [51].

The Antimonopoly Committee appealed the decision to the Supreme Court of Ukraine. In its appeal the Committee argued the contested decision to contradict the established practice of the Supreme Court of Ukraine on application of the rule of law. The Committee also contested different interpretation by the High Commercial Court of one and the same rule of law in the identical cases [52]. However, these arguments were not upheld on appeal. The Supreme Court concluded that different application by the High Commercial Court of one and the same the rule of law occurred in cases which were not identical in nature and therefore had no relevance whatsoever for the subject matter of contested decision. The Court further dismissed the argument by pointing out that the case referred to by the Committee raised different aspects of competition law that the dominant position. Therefore, it could, by no means define the circumstances under which an undertaking may be considered dominant and establish the standard of proof imposed on the Committee in dominant position cases [53].

Despite their practical value, the abovementioned judgements of the Supreme Court leave many questions unanswered. It appears that the Court deliberately refrained from going into a deeper discussion on the scope of standard of proof imposed on the Antimonopoly Committee and the scope of judicial review applied to its substantive assessment. Ambiguous as it is, existing system of judicial review of the Committee decision remains rather fragmented. As considerable number of its economic qualifications goes unchecked the Committee is widely engaged in discretionary interpretation of the facts and law. This results in increasing risk of substantive assessment errors and unjustified decisions made by the Committee. In its both

judgements the Court avoided explicit conclusion on the factual grounds of the Committee decisions; nowhere in the decision are they recognised as a subject to judicial review equal to the rules of law.

At the same time, the Court judgement in case No. 39/225 significantly contributed to raising the standard of proof imposed on the Antimonopoly Committee. In fact, the judgement implicitly suggests that the Antimonopoly Committee should be more careful in analysing the facts and evidence upon which it bases its findings. The Committee should also be prepared to show more diligence in presenting convincing evidences in decisions on economic issues such as dominant position or relevant market. In the past, the Committee has not always ensured completeness and cohesion of evidence in its conclusions. Therefore, in cases where the complex economic assessment was involved verification of underlying reasoning appears particularly problematic.

The judgement of the Supreme Court in case 39/225 may provide additional (albeit rather laconic) guidance for the judiciary on how to expand judicial control over the Committee decisions. It is beyond doubts that a more thorough control is needed. The purpose of a diligent scrutiny is not to overturn the higher number of the AMC decisions; much less to substitute them with that of the judiciary. The rigorous verification should rather serve to develop clear boundaries of the judicial review and ensure that the standard of proof imposed on the Antimonopoly Committee is sufficiently high to justify its decisions.

References

1. Consolidated versions of the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, [2010] OJ C 83, Article 263 (ex Article 230 TEU).
2. Council Regulation (EC) No 139/2004 of 20 January 2004 on the control of concentrations between undertakings (the EC Merger Regulation), OJ L 24, 29.1.2004, P. 1–22.
3. Case T-221/95, Endemol Entertainment Holding BV v Commission [1999] ECR II-1299 [1999] 5 CMLR 611, para 106; Joined Cases C-68/94 and C-30/95 France and Others v Commission [1998] ECR I-1375, paras 223, 224.
4. Case T-342/99, Airtours plc v. Commission, [2002] ECR II-2585, [2002] 5 CMLR 317.
5. Case T-310/01, Schneider Electric SA v. Commission, [2002] ECR II-4071, [2003] 4 CMLR 768.
6. Case T-5/02 Tetra Laval v. Commission, [2002] ECR II-4381, [2002] 5 CMLR 1182.
7. Case T-464/04 Independent Music Publishers and Labels Association (Impala) v. Commission, [2006] ECR II-2289.
8. Where the Commission's decision is annulled, the concentration in question must be considered again, based on the new market conditions.
9. Treaty On European Union and Treaty Establishing the European Community, consolidated versions, 29 December 2006, O.J. (C321) E/1 (2006), Article 230.
10. See C. BELLAMY, Antitrust and the Courts, Roundtable, in 1998 Annual Proceedings of the Fordham Corporate Law Institute (New York, Juris Publishing, 1998), at P. 389.
11. Case C-12/03P Commission v. Tetra Laval BV [2005] ECR I-987, para 39.
12. Case T-310/01 Schneider Electric SA v Commission [2002] ECR II-4071; Case T-5/02 Tetra Laval BV v Commission [2002] ECR –II 4381; Case T-342/99 Airtours plc v Commission [2002] ECR II-2585; Case T-156/98 RJB Mining v Commission [2001] ECR II-337. [check]
13. Case T-342/99 Airtours plc v Commission [2002] ECR II-2585, para 62, 294.
14. Joint cases C-68/94 and C-30/95 France v Commission [1998] ECR I-1375, para 223, 224.

15. See Opinion of the Advocate-General Tizzano in Case C-12/03P, *Commission v Tetra Laval*, para 86, 89.
16. Joined cases C 68/94 & 30/95, *France v. Commission* [1998] ECR I-1375, para 228.
17. Case T-342/99, *Airtours plc v. Commission*, para 294.
18. Case T-310/01, *Schneider Electric SA v. Commission*, paras 179, 209.
19. Case T-114-02, *BaByliss v. Commission* [2003], ECR II-1279.
20. See L. PRETE, A. NUCARA, *Standard of Proof and Scope of Judicial Review in EC Merger Cases*, Id., at p. 695.
21. Case T-5/02 *Tetra Laval v. Commission*, [2002] ECR II-4381, [2002] 5 CMLR 1182.
22. Case T-5/02 *Tetra Laval v. Commission*, at para 155.
23. See L. PRETE, A. NUCARA, *STANDARD of Proof and Scope of Judicial Review in EC Merger Cases*, at p. 695.
24. See T. REEVS, N. DODOO, *Standards of Proof and Standards of Judicial Review in European Commission Merger Law*, 29 *Fordham Int'l Law Journal*, 2006, at p. 159-160; M. CLOUGH, *The Role of Judicial Review in Merger Control*, 24 *NWJILB*, 2004, at p.732-734; Y. BOTTEMAN, *Mergers, Standard of Proof and Expert Economic Evidence*, 2 *J. Competition L. & Econ*, 2006, at p.80-83; L. PRETE, A. NUCARA, *Standard of Proof and Scope of Judicial Review in EC Merger Cases: Everything Clear After Tetra Laval*, 26 *ECLR*, 2005, at p. 692.
25. Case C-12/03 P, *Commission v Tetra Laval BV* [2005], ECR I-987.
26. Opinion of Advocate General Tizzano in the case C-12/03 P, *Commission v Tetra Laval BV* [2005], ECR I-987, para 73-74.
27. Opinion of Advocate General Tizzano, at paras 87-89.
28. The Constitution of Ukraine, Article 42; the Law on Protection of Economic Competition, Article 55.
29. O. MELNYCHENKO notes conflicting decisions taken by district general court and district commercial court in one and the same case. See O. MELNYCHENKO, *The Court of Special Jurisdiction*, 1 *Competition*, 2004, at p. 45.
30. Under Article 12 of the Commercial Procedural Code of Ukraine, commercial courts hear cases involving claims on behalf of the bodies of the Antimonopoly Committee of Ukraine in all issues under their respective competence; the Law on Protection of Economic Competition, Article 60.
31. Commercial Procedural Code of Ukraine establishes the right of referral to commercial courts in economic entities and private (individual) entrepreneurs. Commercial Procedural Code of Ukraine dated 06 November 1991, Article 1 (1)(Відомості Верховної Ради (ВВР), 1992, N 6, item 56).
32. See O. MELNYCHENKO, Id., at p. 47. At the same time, it should be noted that the Law on Protection of Economic Competition establish jurisdiction of commercial courts over private actions for damages as well as appeals of the Committee decisions (Article 55; Article 60). The question arises, therefore, about the supremacy of the Commercial Procedural Code provisions over more specific Law on Protection of Economic Competition in relation to the jurisdiction of commercial courts to hear competition cases brought by the individuals rather than economic enterprises.
33. Code on Administrative Judiciary establishes jurisdiction of administrative courts over cases involving the state governmental agencies or state (natural) monopolies where relevant regulatory powers have been delegated to such monopolies by respective governmental agencies. See Code on Administrative Judiciary of Ukraine dated 06 July 2005, Article 2 (1) (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2005, N 35-36, N 37, item 446).

34. See V. MOYSYK, O. MELNYCHENKO, Protection of economic competition: Ukraine reaches new standard, 3 Competition, 2005, at p. 60-61. On proposals for Competition Court see also J. Jurick, Problems of Kegislatyive Reglamentation of Powersa of the Antimonopoly Committee; Competition Policy and legislationm at p. 6.
35. Direct appeals to the Supreme Court of Ukraine speed up the appeal process as long as there remains only one instance to review the court decision on a final basis instead of existing four.
36. The Constitutional Court ruled on unconstitutionality of provisions of the Law on Judicial System establishing the Court of Cassation of Ukraine. In its decision the Court pointed out «...construction of the system of courts of general jurisdiction shall comply with the stages of judicial process and form of procedure. Based on existing [constitutional] provisions... cassation proceedings can be performed by relevant courts outlined in Article 125 of the Constitution of Ukraine». As a matter of fact, no reference to the Court of Cassation was present in the constitutional provisions outlining the system of courts of general jurisdiction of Ukraine (Article 125 of the Constitution). The Court took narrow interpretation of Article 125 and concluded that cassation procedure can be performed within any existing type of court explicitly referred to in the Constitution. See Judgment of the Constitutional Court of Ukraine in the case No. 1-38/2003 dated 11 December 2003 (Офіційний вісник України dated 02.01.2004 - 2003., № 51, volume 1, p. 280, Article 2705), item 4.2, para 4.
37. See V. Moysyk, O. Melnychenko, at p. 60.
38. See the Law on Protection of Economic Competition (BBP, 2001, 12, item 64), Article 59, item 1.
39. Id., item 2.
40. See Case 8/26, Judgment of the High Commercial Court of Ukraine dated 27 June 2001 (Постанови ВСУ та ВСГУ, 2003, No. 1). In this case, challenge by the Court of the definition of «monopoly high prices» was based on both factual assessment made by the Committee and legal analysis, which resulted in the Committee decision being annulled on the grounds of both errors of fact and law.
41. See Case 8/26, Judgment of the High Commercial Court of Ukraine dated 27 June 2001 (Постанови ВСУ та ВСГУ, 2003, No. 1); Case 20/225, Judgment of the High Commercial Court of Ukraine dated 26 August 2003 (Адвокат, 2004, No.3); Judgment of the High Commercial Court of Ukraine dated 18 March 2001 (Постанови ВСУ та ВСГУ, 2003, No. 2).
42. See Case No. 20/707-10/254, Judgment of the High Commercial Court of Ukraine dated 28 April 2005 (Постанови ВСУ та ВСГУ, 2005, No. 2). See also O. MELNYCHENKO, Is the Court to Define Relevant Market?, 4 Competition, 2005, at p. 56.
43. Case No. 20/707-10/254, Judgement of the Supreme Court of Ukraine dated 6 September 2005 (Інформаційний Лист ВГСУ № 01-8/2450 dated 13 December 2005), para 10.
44. The Law on the Antimonopoly Committee of Ukraine, Article 7, para 11 (BBP, 1993, No.50, item 473).
45. Case No. 20/707-10/254, Judgement of the Supreme Court of Ukraine dated 6 September 2005, para 10-11.
46. Under the cited provisions powers of the Antimonopoly Committee of Ukraine to define relevant market and dominant position of an undertaking on such market shall not be performed by any other state bodies (the Law on the Antimonopoly Committee of Ukraine, Article 7, para 20 (BBP 1993, No.50, item 472)).
47. Case No. 39/225, Judgment of the Supreme Court of Ukraine dated 13 September 2005 (Інформаційний Лист ВГСУ № 01-8/2450 dated 13 December 2005).

48. Resolution of the Antimonopoly Committee N 49-p On Approval of the Methodology for Establishment of the Dominant Position dated 05 March 2002 (Офіційний вісник України dated 19.04.2002 - 2002 р., № 14, p. 396, item 778).
49. The Law on Protection of Economic Competition, Article 41, 1-3 (ВВР, 2001, No.12, item 64).
50. Case No. 39/225, Judgment of the Commercial Court of the City of Kiev dated 9 November 2004 (Інформаційний Лист ВГСУ № 01-8/2450 dated 13 December 2005).
51. The words «legal qualification of acts» referred to abuse of dominant position established by the Antimonopoly Committee in its contested decision. Case No. 39/225, Judgment of the High Commercial Court of Ukraine dated 26 April 2005 (Інформаційний Лист ВГСУ № 01-8/2450 dated 13 December 2005), para 38.
52. The Antimonopoly Committee contested different application by the High Commercial Court of Articles 1 and 12 of the Law on Protection of Economic Competition and the Methodology for Establishment of the Dominant Position in another case involving annulment of the Committee decision (Case No. 38/308, Judgment of the High Commercial Court of Ukraine dated 3 February 2003). The Committee argued the Case 38/308 to be identical in nature with the contested Case No. 39/225.
53. Case No. 39/225, Judgment of the Supreme Court of Ukraine dated 13 September 2005, para 13.