

РЕШЕНИЕ

Резолютивная часть решения объявлена 15.10.2021 года
Краснодар

г.

В полном объеме решение изготовлено 28.10.2021 года

Комиссия Краснодарского УФАС России по рассмотрению дела № 023/01/11-811/2021 о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

Председатель Комиссии:

<...>;

Члены комиссии:

<...>,

<...>,

при участии с использованием системы видео-конференц-связи представителя Управления транспорта и дорожного хозяйства администрации муниципального образования город Новороссийск – <...> по доверенности от 17.09.2021 № <...>, представителя МУП «МПТН» <...> по доверенности от 27.07.2021 № <...>, в отсутствие иных лиц, участвующих в деле, рассмотрев дело № 023/01/11-811/2021 по признакам нарушения хозяйствующими субъектами – перевозчиками пункта 1 части 1 статьи 11 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в единовременном с 01.11.2020 установлении стоимости проезда по муниципальным маршрутам города Новороссийска в размере 28,00 рублей,

УСТАНОВИЛА:

Основанием для возбуждения дела № 023/01/11-811/2021 послужило заявление г.р. <...> по вопросу обоснованности установления перевозчиками г. Новороссийска единой стоимости проезда в общественном транспорте по муниципальным маршрутам в размере 28,00 рублей.

Из заявления следует, что с 01 ноября 2020 года всеми перевозчиками, обслуживающими муниципальные маршруты г. Новороссийска, увеличена стоимость проезда на 3,00 рубля (+12,0%), что составило 28,00 рублей, и по мнению Заявителя может указывать на признаки антиконкурентного соглашения.

12.10.2021 Комиссия, рассмотрев дело № 023/01/16-3233/2021, руководствуясь ст. 46 Закона о защите конкуренции, объявила перерыв до 15.10.2021.

Комиссия, изучив все фактические обстоятельства и имеющиеся в деле 023/01/11-811/2021 доказательства, выслушав мнения лиц, участвующих в деле, установила следующее.

Отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее - регулярные перевозки), в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок, использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок регулируются Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (далее – Закон об организации регулярных перевозок).

К муниципальным маршрутам регулярных перевозок в соответствии с п. 7 ст. 3 Закона об организации регулярных перевозок относят маршруты регулярных перевозок в границах поселения, городского округа, субъекта Российской Федерации - города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя либо двух и более поселений одного муниципального района.

В соответствии со статьей 17 Закона об организации регулярных перевозок, наряду с указанными в части 1 статьи 14 настоящего Федерального закона маршрутами регулярных перевозок уполномоченные органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, уполномоченные органы местного самоуправления вправе устанавливать смежные межрегиональные маршруты регулярных перевозок, межмуниципальные маршруты регулярных перевозок, муниципальные маршруты регулярных перевозок для осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам.

Право осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам по муниципальному маршруту регулярных перевозок, межмуниципальному маршруту регулярных перевозок или смежному межрегиональному маршруту регулярных перевозок подтверждается свидетельством об осуществлении перевозок по соответствующему маршруту регулярных перевозок и картами соответствующего маршрута регулярных перевозок.

Регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам - регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных перевозчиком.

Таким образом, действующим законодательством предусмотрено право перевозчиков на самостоятельное установление стоимости проезда на

МАРШРУТ № 11А: <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>.

МАРШРУТ № 13: <...>.

МАРШРУТ № 17: <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, ИП <...>, <...>.

МАРШРУТ № 27: <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>.

МАРШРУТ № 28: <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>.

Вышеуказанные маршруты обслуживаются перевозчиками – участниками договора простого товарищества «Автокомтранс» от 01.06.2018, заключенного для осуществления регулярных перевозок совместно и без образования юридического лица.

**Простое товарищество «Автолайн» в лице следующих перевозчиков – индивидуальных предпринимателей обслуживает следующие муниципальные маршруты:

МАРШРУТ № 2: <...>.

МАРШРУТ № 8А: <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>.

МАРШРУТ № 18: <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>.

МАРШРУТ № 20: <...>, <...>, <...>, ООО «Автолайн» ИНН 2315095585, <...>.

МАРШРУТ № 21: <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>.

МАРШРУТ № 31: <...>, <...>, <...>, <...>.

МАРШРУТ № 34: <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>.

Вышеуказанные маршруты обслуживаются перевозчиками – участниками договора простого товарищества «Автолайн» от 22.05.2018, заключенного для осуществления регулярных перевозок совместно и без образования юридического лица.

***Простое товарищество «Автотранспортный Союз Перевозчиков Причерноморья» в лице следующих перевозчиков – индивидуальных предпринимателей обслуживает следующие муниципальные маршруты:

МАРШРУТ № 8: «ЮгАвтоТранс», <...>, <...>, <...>, ООО Авто-Холдинг

МАРШРУТ № 24: <...>, <...>, ООО «Авто-Холдинг», ООО «ЮгАвтоТранс», <...>.

МАРШРУТ № 30: <...>, <...>, ООО «ЮгАвтоТранс», <...>, <...>, <...>, <...>, <...>, <...>.

Вышеуказанные маршруты обслуживаются перевозчиками – участниками договора простого товарищества «АСПП» от 10.04.2020, заключенного для осуществления регулярных перевозок совместно и без образования юридического лица.

Условия заключенных договоров простого товарищества, предусматривают, что участники соединяют свои вклады и действуют совместно для извлечения прибыли при осуществлении деятельности по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом в МО г. Новороссийск. Вклады товарищей рассматриваются как общее имущество товарищей. Каждый из товарищей осуществляет деятельность по извлечению прибыли с использованием собственного вклада, с последующим определением товариществом долей прибыли исходя из степени участия товарища в извлечении прибыли. Внесенное сторонами имущество, а также произведенная в результате совместной деятельности продукция и полученные от такой деятельности плоды и доходы признаются их общей долевой собственностью. Стороны несут расходы и убытки пропорционально их вкладам в общее дело. Прибыль, полученная в результате совместной деятельности, распределяется пропорционально стоимости вкладов Сторон в общее дело.

В соответствии с изданными приказами и решениями общего собрания товариществ вышеуказанными перевозчиками увеличена стоимость проезда на +3,00 рубля от ранее действовавшей, что составило 28,00 рублей за проезд 1 пассажира.

Действующее законодательство не запрещает ведение хозяйственной деятельности с учетом особенностей рыночной ситуации, в том числе не исключает возможность самостоятельного изменения ценовой политики хозяйствующего субъекта. Вместе с тем любые действия должны быть совершены с соблюдением предусмотренных антимонопольным законодательством запретов, в том числе избегая направленности на монополизацию рынка путем использования таких методов антиконкурентной борьбы, как заключение картельных соглашений.

Доказывание наличия и фактической реализации антиконкурентного соглашения между хозяйствующими субъектами осуществляется на основании анализа их поведения в рамках предпринимательской деятельности, с учетом принципа разумности и обоснованности.

Средневзвешенный тариф на перевозку пассажиров и провоз багажа рассчитан на основании методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования», утвержденных

распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2013 года № НА-37-р, методических рекомендаций "Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте", утвержденных распоряжением Минтранса РФ от 14 марта 2008 г. N АМ-23-р, и иных нормативов, определяющих нормы потребления трудовых и материальных ресурсов при осуществлении пассажирских перевозок и провоза багажа, ст. 40 НК РФ, а также на основании данных о фактических затратах предприятия за 2019-2020 г., отраженных в бухгалтерской, статистической и налоговой отчетности каждого Предприятия.

Перевозчики обслуживают различное количество маршрутов, при котором используется определенное количество и типы транспортных средств, что предполагает различные расходы на их содержание, обслуживание и ремонт.

Из данных, представленных хозяйствующими субъектами - перевозчиками, расчет тарифа (себестоимость) на 1 поездку по каждому маршруту и типу транспортного средства (ТС) составил:

Простое товарищество «Автокомтранс»

Таблица 2

№ маршрута	Марка ТС	Средняя стоимость перевозки 1 пассажира	Средняя стоимость перевозки 1 пассажира с учетом рентабельности
7А	Форд	39,07	44,93
7А	Ситроен	37,89	43,57
7А	Фиат	37,64	43,29
7А	Газель	36,08	41,49
7А	Пежо	37,96	43,65
7А	Хендай	44,00	50,6
10	Форд	35,81	41,18
10	Фиат	34,75	39,96
10	Газель	33,40	38,41
10	Пежо	35,29	40,58
10	Хендай	40,97	47,12
11А	Мерседес	44,30	50,94
11А	Форд	39,40	45,31
11А	Пежо	38,28	44,02
11А	Фиат	37,96	43,65
11А	Ситроен	38,20	43,93
11А	Газель	36,46	41,93
11А	Ивеко	40,16	46,18
17	Мерседес	32,62	37,51
17	Форд	29,47	33,89
17	Фиат	28,42	32,68
27	Мерседес	45,09	51,85
27			
27	Форд	40,07	46,09

27	Фиат	38,60	44,39
27	Ситроен	38,85	44,68
27	Газель	37,10	42,66
28	Мерседес	35,26	40,55
28	Форд	31,73	36,49
28	Фиат	30,59	35,18
5	Фиат	25,93	28,82
5	Газель	24,33	27,98
13	Газель	24,08	27,69

Простое товарищество «Автолайн»

Таблица 3

№ маршрута	Марка ТС	Средняя стоимость перевозки 1 пассажира	Средняя стоимость перевозки 1 пассажира с учетом рентабельности
8А	Форд	29,45	33,87
8А	Ивеко	34,06	37,47
8А	Мерседес	34,15	37,57
8А	Фиат	29,53	32,48
8А	Форд	31,18	34,3
8А	Мерседес	33,64	37
8А	Фиат	28,18	31
8А	Газель	33,64	37
18	Пежо	29,93	34,42
18	Пежо	32,43	37,3
18	Пежо	30,78	35,4
18	Форд	28,70	33
18	Газель	29,57	34
18	Ивеко	32,26	37,1
20	Фиат	26,11	30,03
20	Форд	33,28	36,61
20	Фиат	33,53	36,88
20	Пежо	33,60	36,96
20	Форд	32,62	37,51
20	Форд	37,27	41
20	Фиат	30,91	34
20	Пежо	31,82	35
		30,87	35,5
21	Пежо	29,09	32
21	Пежо	31,82	35
21	Пежо	67,37	77,48
21	Пежо	33,87	38,95
21	Форд Транзит	32,74	36,01
21	Форд Транзит	30,87	35,5
21	Форд Транзит	32,46	37,33
21	Мерседес	37,13	40,84
21	Форд	29,95	32,95
21	Форд	30,87	35,5
21	Форд	33,89	38,97

31	Форд	32,13	35,34
31	Пежо	30,45	33,49
34	Ситроен	32,53	35,78
34	Фиат	32,71	35,98
34	Пежо	30,00	33
34	Форд	28,97	33,32
34	Ситроен	26,62	30,61
34	Газель	32,10	36,91
34	Пежо	27,86	32,04
34	Хендай	30,57	35,15
34	Мерседес	32,08	36,89
34	Форд	35,55	39,1
34		30,87	35,5
34	Форд	35,15	38,66
34	Фиат	31,82	35
2	Ивеко	31,68	34,85
31	Фиат	28,66	31,53
31	Пежо	27,78	30,56
31	Ивеко	30,45	33,49
31	Мерседес	33,93	37,32

Простое товарищество АСПП

Таблица 4

№ маршрута	Марка ТС	Средняя стоимость перевозки 1 пассажира	Плановая рентабельность
30	ПАЗ	32,12	10%
24	Ивеко	34,85	10%
8	Фиат	31,14	10%
8	Пежо	30,07	10%
8	Ивеко	33,47	10%
8	Мерседес	37,38	10%

Согласно себестоимости муниципальных маршрутов, обслуживаемых МУП «Муниципальный пассажирский транспорт Новороссийска», средняя себестоимость перевозки пассажиров на городских маршрутах регулярного сообщения автомобильным транспортом Предприятия составила 28,00 рублей, с учетом рентабельности 2%. (Анализ расчета стоимости перевозки пассажиров муниципальным автомобильным транспортом на городских маршрутах регулярного сообщения МУП «МПТН» на 2020-2021 произведен отделом ценообразования управления экономического развития администрации МО г. Новороссийск и проиндексирован по основным статьям затрат в соответствии с прогнозным индексом потребительских цен Минэкономразвития РФ на 2020-2021. (Заключение от 14.10.2020 № 06.3.1-38/20).

Средняя себестоимость проезда 1 пассажира по маршрутам,

обслуживаемым простым товариществом «Автокомтранс», составила 41,4 рубля с учетом плановой рентабельности 15%.

По маршрутам простого товарищества «Автолайн», средняя себестоимость проезда составила 36,12 рублей, с учетом плановой рентабельностью 10-15%.

Из расчета калькуляции тарифа ООО «ЮгСервис» на перевозку пассажиров в г. Новороссийске, следует, что средняя себестоимость перевозки 1 пассажира составила 48,24 рубля, с учетом рентабельности 10%.

ООО «НТП» представлен расчет цены на перевозку 1 пассажира по маршруту 1 А, в соответствии с которым себестоимость перевозки составила 29,13 рублей.

Таблица 6 Расчет тарифа (себестоимости) на 1 поездку в разрезе перевозчиков по всем обслуживаемым ими маршрутам составил:

Наименование перевозчика	Себестоимость проезда 1 пассажира, руб.	Плановая рентабельность, %
ПТ «Автокомтранс»	41,4	15
ПТ «Автолайн»	36,12	10-15
ПТ «АСПП»	33,17	10
МУП «МПТН»	28,00	2
ООО «ЮгСервис»	48,24	10
ООО «НТП»	29,13	-

Таким образом, хозяйствующие субъекты осуществляют перевозки пассажиров по цене ниже себестоимости проезда 1 пассажира.

Установление стоимости перевозки ниже себестоимости обусловлено беспокойством возрастания социальной напряженности, связанной с платежеспособностью граждан, обеспечением условий равного доступа к транспортным услугам при имеющемся дублировании маршрутов, отличающихся друг от друга конечными остановочными пунктами, что может привести к большему снижению пассажиропотока на одних маршрутах и невозможности обеспечить перевозки на других в связи с его увеличением.

Согласно пункту 21 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 04.03.2021 № 2 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением судами антимонопольного законодательства» с учетом положений пункта 18 статьи 4 Закона о защите конкуренции соглашением хозяйствующих субъектов могут быть признаны любые договоренности между ними в отношении поведения на рынке, в том числе как оформленные письменно (например, договоры, решения объединений хозяйствующих субъектов, протоколы) так и не получившие письменного оформления, но нашедшие отражение в определенном поведении. Факт наличия соглашения не ставится в зависимость от его заключения в виде договора по правилам, установленным гражданским законодательством, включая требования к

форме и содержанию сделок.

Наличие соглашения может быть установлено исходя из того, что несколько хозяйствующих субъектов намеренно следовали общему плану поведения (преследовали единую противоправную цель), позволяющему извлечь выгоду из недопущения (ограничения, устранения) конкуренции на товарном рынке.

Таким образом, для нарушения части 1 статьи 11 Закона о защите конкуренции в действиях перевозчиков необходимо установить наличие единой противоправной цели, позволяющей извлечь выгоду из недопущения (ограничения, устранения) конкуренции на товарном рынке.

Схожесть поведения нескольких хозяйствующих субъектов сама по себе не является основанием для вывода о наличии между ними ограничивающего конкуренцию соглашения. В этом случае необходимо учитывать, имелись ли иные причины для избранного хозяйствующими субъектами поведения, например, если оно соответствует сформировавшимся (изменившимся) на рынке условиям деятельности, обусловлено одинаковой оценкой ситуации на рынке со стороны хозяйствующих субъектов.

Из пояснений хозяйствующих субъектов – перевозчиков следует, что необходимость увеличения стоимости проезда в 2020г. обусловлена увеличением себестоимости перевозки на 1 пассажира, связанной с содержанием и ремонтом ТС, необходимостью замены изношенного подвижного состава, повышением цен на горюче – смазочные материалы, топлива, масла, запасные части, увеличением общехозяйственных расходов, услуг ЖКХ и электроэнергии, установкой и обслуживанием ГЛОНАСС, индексацией ФОТ, затрат на предрейсовый и послерейсовый осмотр, повышением ставки НДС, инфляционными и др. факторами. Более того, увеличение тарифа произведено ими самостоятельно и на величину уровня инфляции. Соответственно, параллельное увеличение стоимости проезда на территории г. Новороссийска, не обозначает, что перевозчиками было достигнуто антиконкурентное соглашение, так как повышение стоимости проезда было вызвано объективными экономическими причинами, связанными с увеличением затрат на осуществление перевозок.

Ввиду введенных на территории г. Новороссийска и в целом на территории Краснодарского края ограничительных мероприятий, связанных с распространением коронавирусной инфекции Covid-19, произошло снижение пассажиропотока, вследствие чего, перевозчиками был ограничен выпуск транспорта на обслуживаемые маршруты, что негативно сказалось и на финансовые результаты перевозчиков в целом.

Согласно данным из Государственного информационного ресурса бухгалтерской (финансовой) отчетности Ресурса БФО: <https://bo.nalog.ru/download/bfo/pdf/10249500?period=2020> финансовые результаты ООО «НТП», ООО «ЮгСервис», МУП «Муниципальный пассажирский транспорт Новороссийска» показаны с убытком.

Учитывая вышеизложенное, повышение стоимости перевозки обусловлено увеличением затрат, связанных с перевозкой, поддержанием уровня заработной платы водителей, иными обязательными расходами (налоги, сборы, страхование) и уровнем инфляции, т.е. является следствием объективных экономических процессов, влияющих на деятельность каждого из перевозчиков.

Аналогичным действиям перевозчиков дана оценка в следующих судебных актах: определение Верховного суда РФ от 28.09.2020 по делу № А48-9169/2019, определение Верховного Суда РФ от 17.02.2016 по делу № А40-143256/2013, постановление Арбитражного суда Уральского округа от 21.08.2020 по делу № А76-5244/2019.

В материалы дела также представлены пояснения хозяйствующих субъектов, согласно которым стоимость проезда на обслуживаемые маршруты устанавливалась не единовременно с 01.11.2020, а с разницей во времени (с 05.10.2020 на маршруты, обслуживаемые участниками ПТ «Автокомтранс»; с 01.11.2020 на маршруты, обслуживаемые участниками ПТ «Автолайн»; с 05.10.2020 на маршруты, обслуживаемые ООО «ЮгСервис»; с 03.11.2020 на маршрут 1А ООО «НТП» (Приказ от 30.10.2020 № б/н); с 01.11.2020 на маршруты, обслуживаемые участниками ПТ «АСПП» и МУП «Муниципальный пассажирский транспорт Новороссийска» (Приказ № 091 от 26.10.2020), о чем направлены соответствующие уведомления в Управление транспорта и дорожного хозяйства администрации МО г. Новороссийск в соответствии с требованиями п. 18 ч. 1 ст. 19 Закона Краснодарского края от 21.12.2018 № 3931-КЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Краснодарском крае».

Председателем простого товарищества «Автокомтранс» даны пояснения, согласно которым участники ПТ Автокомтранс приняли самостоятельное решение об увеличении стоимости проезда исходя из понесенных затрат, при этом короткий промежуток времени, в течение которого была увеличена стоимость проезда на одинаковую величину не могут однозначно свидетельствовать о наличии факта договоренности между перевозчиками о повышении стоимости проезда, что также подтверждено многочисленной практикой применения антимонопольного законодательства (решение апелляционной коллегии ФАС России № 09 84517 19 от 11.09.2019 по делу № 04-16/2019).

Указанные выше обстоятельства и имеющиеся в деле доказательства подтверждают, что повышение стоимости проезда в городском пассажирском транспорте г. Новороссийска является следствием объективных экономических процессов, влияющих на предпринимательскую деятельность каждого из хозяйствующих субъектов, а действия каждого из перевозчиков по повышению тарифа на перевозку экономически обоснованы.

В соответствии с пунктом 23 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 04.03.2021 № 2 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением судами антимонопольного законодательства» признаются ограничивающими конкуренцию и запрещаются соглашения (картели) между хозяйствующими субъектами, которые приводят или могут привести к установлению или поддержанию цен (тарифов), скидок, надбавок (доплат) и (или) наценок (пункт 1 части 1 статьи 11 Закона о защите конкуренции).

В силу данного антимонопольного запрета исключаются возможность хозяйствующих субъектов-конкурентов определять уровень предлагаемых на рынке цен в результате достигнутых между ними договоренностей, направленных на поддержание необоснованно высоких потребительских цен, необоснованное занижение цен в целях устранения иных хозяйствующих субъектов-конкурентов с рынка и (или) создание барьеров в возникновении новых конкурентов, иное подобное извлечение выгоды из картеля. При этом, само по себе взаимодействие хозяйствующих субъектов к общей выгоде, в том числе предполагающее объединение их усилий, взаимное согласование и совместное осуществление действий (бездействие) на товарном рынке (например, заключение договоров простого товарищества для ведения совместной деятельности; привлечение одним хозяйствующим субъектом другого в качестве соисполнителя (субподрядчика) по гражданско-правовому договору; участие хозяйствующих субъектов в решении общих проблем функционирования рынка в рамках деятельности профессиональных ассоциаций), антимонопольным законодательством не запрещается.

Учитывая позицию Верховного суда Российской Федерации от 04.03.2021 № 2, Комиссией в действиях хозяйствующих субъектов – перевозчиков не установлено извлечение выгоды из картеля при применении стоимости проезда в размере 28,00 рублей и единой противоправной цели.

При указанных обстоятельствах, Комиссия не установила в действиях хозяйствующих субъектов – перевозчиков г. Новороссийска факт нарушения п. 1 ч. 1 ст. 11 Закона о защите конкуренции.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-3 статьи 41, пунктом 1 части 1 статьи 48, частью 7 статьи 48.1, статьей 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

РЕШИЛА:

Прекратить рассмотрение дела о нарушении антимонопольного законодательства № 023/01/11-811/2021 в связи с отсутствием в рассматриваемых действиях хозяйствующих субъектов – перевозчиков г. Новороссийска нарушения п. 1 ч. 1 ст. 11 Закона о защите конкуренции.

Председатель комиссии:

<...>

Члены Комиссии:

<...>

<...>

Решение может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия в арбитражный суд, а также в коллегиальный орган федерального антимонопольного органа.