



УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

ПО РЕСПУБЛИКЕ КОМИ

**Р Е Ш Е Н И Е**

г. Сыктывкар № 02-01/7961

**ОАО «РЖД»**

Новая Басманная ул., д. 2,

г. Москва, 107174

<...>

**АО «Федеральная**

**пассажирская компания»**

Маши Порываевой ул., д. 34,

г. Москва, 107078

Резолютивная часть решения оглашена: 29.10.2018

В полном объеме решение изготовлено: 13.11.2018

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Республике Коми по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе: <...> – заместителя руководителя Управления –

начальника отдела контроля рекламы и недобросовестной конкуренции, председателя Комиссии, <...> – начальника отдела Управления, <...> – главного специалиста-эксперта отдела Управления, членов Комиссии,

рассмотрев дело № А 07-05/18 по признакам нарушения ОАО «Российские железные дороги» (ИНН 7708503727), адрес места нахождения: 107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2, части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции),

при участии:

<...> – представителя ОАО «РЖД» по доверенности от 17.08.2016 № 326-ДЮ,

<...> – представителя АО «ФПК» по доверенности от 23.08.2016 № 60-Д,

в отсутствие индивидуального предпринимателя <...>, надлежащим образом извещенного о месте и времени рассмотрения настоящего дела,

#### **УСТАНОВИЛА:**

Настоящее дело возбуждено Приказом Коми УФАС России № 101 от 28.05.2018 по признакам нарушения ОАО «РЖД» части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Основанием для возбуждения дела послужило заявление ИП <...> от 03.01.2018, направленное для рассмотрения по подведомственности письмом Уполномоченного по защите прав предпринимателей в Республике Коми от 19.02.2018 № 01-14/П-18 (вх. № 861 от 26.02.2018).

В заявлении указано, что ОАО «РЖД», пользуясь своим монопольным положением на рынке железнодорожных перевозок, необоснованно, по мнению заявителя, запретило въезд автомобильного транспорта на перрон вокзала г. Инта для выгрузки с вагона прибывшего груза. Далее, согласно сведениям заявителя, ОАО «РЖД» запретило разгружать товар на перрон вообще на основании того, что Устав железнодорожного транспорта запрещает производить разгрузку товара на станции проходящего назначения из вагонов, имеющих конечный пункт назначения не станцию транзита, в частности г. Инта.

В результате анализа заявления и материалов, собранных Коми УФАС России, соответствующей нормативно-правовой базы установлено следующее.

В соответствии с ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение

хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

Для квалификации действий хозяйствующего субъекта по [статье 10](#) Закона о защите конкуренции необходимо, чтобы на соответствующем товарном рынке он занимал доминирующее положение, совершил действия (бездействие), характеризующиеся как злоупотребление этим положением, и это привело (создало угрозу) к ограничению конкуренции и (или) ущемлению интересов хозяйствующих субъектов в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

В соответствии с ч. 5 ст. 5 Закона о защите конкуренции доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии.

В соответствии с п. 1.3 Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденного Приказом ФАС России от 28.04.2010 N 220 (далее – Порядок № 220), по делам, возбужденным по признакам нарушения [статьи 10](#) Закона о защите конкуренции субъектом естественной монополии на рынке, функционирующем в условиях естественной монополии, анализ состояния конкуренции на товарном рынке должен включать следующие этапы:

- а) определение временного интервала исследования товарного рынка;
- б) определение продуктовых границ товарного рынка, которое производится согласно сферам деятельности субъектов естественных монополий, указанных в [пункте 1 статьи 4](#) Федерального закона от 17 августа 1995 года N 147-ФЗ "О естественных монополиях";
- в) определение географических границ товарного рынка.

Учитывая обстоятельства, изложенные в заявлении, послужившим основанием для возбуждения настоящего дела, а также материалы настоящего дела, Комиссия приходит к выводу, что временным интервалом, указанным в п. 1.3 Порядка № 220, применительно к рассматриваемому делу будет являться период с 01.01.2017 по 01.11.2018.

В соответствии с ст. 4 Закона о защите конкуренции:

товар - объект гражданских прав (в том числе работа, услуга, включая финансовую услугу), предназначенный для продажи, обмена или иного введения в оборот;

взаимозаменяемые товары - товары, которые могут быть сравнимы по их функциональному назначению, применению, качественным и техническим

характеристикам, цене и другим параметрам таким образом, что приобретатель действительно заменяет или готов заменить один товар другим при потреблении (в том числе при потреблении в производственных целях);

товарный рынок - сфера обращения товара (в том числе товара иностранного производства), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров (далее - определенный товар), в границах которой (в том числе географических) исходя из экономической, технической или иной возможности либо целесообразности приобретатель может приобрести товар, и такая возможность либо целесообразность отсутствует за ее пределами.

В соответствии с п. 4.7 Порядка № 220 в сфере услуг субъектов естественных монополий географические границы товарных рынков определяются с учетом особенностей, предусмотренных законодательством Российской Федерации, предоставления этих услуг на соответствующих товарных рынках, в том числе на основании одного или нескольких критериев:

- административно-территориального критерия (территория Российской Федерации, территория федерального округа Российской Федерации, территория экономических районов Российской Федерации, территория субъекта Российской Федерации, территория (района, города, пгт, иное) субъекта Российской Федерации);

- организационного критерия (территория деятельности хозяйствующего субъекта, территория деятельности филиала хозяйствующего субъекта);

- технологического критерия (наличие и расположение технологической инфраструктуры (сетей), включая доступ к инфраструктуре и ее использованию (подключение к сетям).

Как следует из пояснений ОАО «РЖД», представленных письмом от 24.04.2018 № 1641/РЖДВСев (вх. № 2250 от 07.05.2018), ОАО «РЖД» является субъектом транспортной инфраструктуры, так как имеет в собственности объекты транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожный вокзал Инта.

В соответствии со ст. 4 Федерального закона «О естественных монополиях» услуги в транспортных терминалах отнесены к сфере деятельности субъектов естественных монополий.

Транспортный терминал – пункт, на котором осуществляется сдача-приемка грузов. Транспортным терминалом является также железнодорожная станция.

В [транспортных](#) сетях [терминал](#) – это пункт посадки/высадки пассажиров, погрузки/выгрузки грузов.

В соответствии с распоряжением Правительства Москвы от 01.09.2005 № 1699-РП «Об одобрении концепции строительства транспортно-пересадочных узлов в городе Москве и утверждении перечня первоочередных транспортно-пересадочных узлов, терминал транспортно-пересадочного узла (или транспортно-пересадочное устройство) (далее - терминал или ТПУ) - специально создаваемые одно или несколько

сооружений в транспортно-пересадочном узле, предназначенные для:

- оптимизации пешеходных потоков пассажиров, совершающих пересадку, с возможностью посещения ими объектов обслуживания или минуя их;
- размещения необходимой протяженности фронта посадки на наземные виды транспорта;
- создания комфортных условий для пассажиров, ожидающих наземный транспорт.

В соответствии со статьей 2 Федерального закона от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее также – Устав) железнодорожная станция - пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению, обгону поездов, операции по обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа, грузобагажа, а при развитых путевых устройствах выполнять маневровые работы по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами

В соответствии с п. 4 Положения о порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД», утвержденного приказом ОАО «РЖД» от 07.11.2008 N 150, вокзал - совокупность станционных зданий, сооружений и обустройств, необходимых для обслуживания пассажиров и предоставления им сопутствующих платных услуг и расположенных на одной железнодорожной станции (пассажи́рском остано́вочном пункте), а именно:

здание вокзала (пассажи́рское здание, павильо́н);

пассажи́рские платформы (перро́ны) с навесами и без них;

переходы через железнодорожные пути в одном либо в разных уровнях (переходные тоннели, конкорсы, мосты и другие);

малые архитектурные формы, в том числе стационарные торговые киоски;

привокза́льная пло́щадь (соору́жение).

Согласно определению, указанному в Рекомендациях по проектированию вокзалов (Общероссийским строительным каталогом присвоен номер МДС 32-1.2000) перрон - часть территории пассажирской железнодорожной станции, предназначенная для посадки и высадки пассажиров, стоянки и маневров соответствующих транспортных средств, а также погрузки или разгрузки багажа, почты и т.п.

В связи с вышеизложенным, продуктовыми границами рассматриваемого товарного рынка будут являться услуги в транспортных терминалах,

географическими границами – железнодорожная станция г. Инта.

Таким образом, ОАО «РЖД» является субъектом естественной монополии в сфере оказания услуг в транспортных терминалах, следовательно, в силу ч. 5 ст. 5 Закона о защите конкуренции Общество занимает доминирующее положение на товарном рынке оказания услуг в транспортном терминале – железнодорожной станции г. Инта.

Как следует из представленных ОАО «РЖД» письмом от 10.07.2018 № 2830/РДЖВСев (вх. № 3323 от 11.07.2018) материалов, железнодорожная станция г. Инта является транзитной станцией, поскольку графиком движения поездов и утвержденными схемами поездов через станцию предусмотрено курсирование 12 транзитных маршрутов багажных вагонов. Также 1 раз в 4 дня через станцию курсирует почтово-багажный поезд «Киров-Воркута» с отцепкой группы из 2 вагонов по станции.

В соответствии со ст. 2 Устава грузобагаж - объект, принятый от физического или юридического лица в установленном порядке для перевозки в пассажирском, почтово-багажном или грузопассажирском поезде. Места общего пользования - крытые и открытые склады, а также участки, специально выделенные на территории железнодорожной станции, принадлежащие владельцу инфраструктуры и используемые для выполнения операций по погрузке, выгрузке, сортировке, хранению грузов, в том числе контейнеров, багажа, грузобагажа пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Действие настоящего Устава распространяется также на перевозки грузов, грузобагажа, погрузка и выгрузка которых осуществляются в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, а также на строящихся железнодорожных линиях, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования.

Таким образом, перрон (платформа) как часть железнодорожной станции, исходя из его предназначения, является местом общего пользования.

Как следует из ст. 1 Устава железнодорожного транспорта Устав регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования (далее - железнодорожный транспорт) и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Устав определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг.

Согласно ст. 18 Устава грузоотправители (отправители) обязаны подготавливать грузы, грузобагаж для перевозок в соответствии с установленными обязательными требованиями, техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку и иными актами таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность грузов, грузобагажа, вагонов, контейнеров, пожарную безопасность и экологическую безопасность.

Требования к таре и упаковке грузов, грузобагажа, качеству перевозимой продукции должны предусматриваться соответствующими обязательными требованиями, техническими условиями, утвержденными в установленном порядке по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и иными заинтересованными федеральными органами исполнительной власти. Перевозчик и владелец инфраструктуры вправе провести проверку соответствия тары и упаковки грузов, грузобагажа, качества перевозимой продукции указанным обязательным требованиям, техническим условиям и иным актам.

При предъявлении продовольственных и скоропортящихся грузов для перевозки грузоотправитель (отправитель) обязан [представить](#) вместе с транспортной железнодорожной накладной документ о качестве грузов (сертификат), подписанный грузоотправителем (отправителем) или экспертом по качеству и датированный днем погрузки таких грузов в вагон, контейнер, если иное не предусмотрено другими нормативными правовыми актами.

В соответствии со ст. 21 Устава погрузка грузов, грузобагажа в вагоны, а также выгрузка из них в местах общего и необщего пользования обеспечивается грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями).

В соответствии со ст. 50 Устава для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа перевозчики заключают с владельцем инфраструктуры договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры. Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры является публичным и заключается в письменной форме. [Примерная форма](#) указанного договора устанавливается правилами оказания услуг по использованию инфраструктуры. В договоре об оказании услуг по использованию инфраструктуры определяются предполагаемые объем и сроки осуществления перевозок грузов, перечень и стоимость оказываемых услуг, порядок расчетов за услуги и способы оплаты этих услуг, а также ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств.

В соответствии с договором об оказании услуг по использованию инфраструктуры владелец инфраструктуры обязуется оказать перевозчику

такие услуги для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, а перевозчик обязуется оплатить указанные услуги. На основании договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры может быть предусмотрено предоставление перевозчику права на использование принадлежащих владельцу инфраструктуры железнодорожных путей, иных необходимых для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа объектов инфраструктуры.

Согласно ст. 87 Устава прием, перевозка и выдача грузобагажа физических лиц осуществляются в порядке, установленном настоящим Уставом, [правилами](#) оказания услуг по перевозкам пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, и правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом. Прием, перевозка и выдача грузобагажа юридических лиц осуществляются в порядке, установленном настоящим Уставом и правилами перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом.

В соответствии с п. 163 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Минтранса России от 19.12.2013 N 473 (далее – Правила перевозки), перевозка грузобагажа осуществляется повагонными отправками и отдельными местами по одному перевозочному документу, для перевозки которых не требуется предоставления отдельного вагона. Повагонной отправкой считается отправка грузобагажа в отдельном вагоне от станции отправления до станции назначения по одному перевозочному документу. Особенности перевозки грузобагажа повагонными отправками установлены [главой XXIII](#) настоящих Правил.

Согласно п. 164 Правил перевозки грузобагаж принимается в подразделении перевозчика, осуществляющем прием и выдачу багажа (далее - подразделение перевозчика), для перевозки от и до станций, открытых для выполнения операций по приему и выдаче багажа, в пассажирском или почтово-багажном поезде.

Из п. 183 Правил перевозки следует, что в соответствии с [пунктом 54](#) Правил оказания услуг выдача грузобагажа производится в часы работы подразделения перевозчика, осуществляющего прием и выдачу грузобагажа.

Согласно п. 184 Правил перевозки перевозчик на станции назначения грузобагажа уведомляет получателя о прибытии грузобагажа в течение суток, не считая дня прибытия, в соответствии со способом, указанным в грузобагажной квитанции.

Прибывший грузобагаж выдается лицу, уполномоченному на получение грузобагажа (п. 185 Правил перевозки).



Согласно п. 209 Правил перевозки погрузка грузобагажа в вагоны и выгрузка его из вагонов, принадлежащих другим юридическим и физическим лицам, не являющимся перевозчиками, производится отправителем и получателем.

Размещение грузобагажа в вагоне осуществляется в соответствии с порядком размещения и крепления багажа и грузобагажа в багажных вагонах, установленным настоящими Правилами, и должно обеспечивать возможность перевозчика и владельца инфраструктуры осуществлять проверку в соответствии со [статьями 18](#) и [27](#) Устава железнодорожного транспорта.

Согласно сведениям ОАО «РЖД», представленным в материалы настоящего антимонопольного дела, для выгрузки грузобагажа из собственных и арендованных вагонов в соответствии с технико-распорядительным актом станции Инта определен тупиковый путь № 26 вместимостью 12 вагонов (единовременный фронт выгрузки 5 вагонов), где любой автотранспорт может подъехать к вагону и производить выгрузку непосредственно в машину.

В соответствии с Тарифным руководством № 4 на станции Инта производится прием и выдача багажа, и согласно п. 164 Правил перевозки на станции Инта могут выполняться операции по выгрузке грузобагажа.

В соответствии с Указанием Министерства путей сообщения РФ № И-583у от 01.07.2002 утвержден примерный Перечень работ (услуг) (далее – Перечень), оказываемых сторонним организациям и населению, учитываемых в составе прочих видов хозяйственной деятельности железных дорог и ремонта подвижного состава.

Из пункта 11 Перечня следует, что услуга по въезду (выезду) на места общего пользования железнодорожных станций автомобильного подвижного состава, оказываемая сторонним организациям и гражданам, является платной, если въезд на места общего пользования не связан с приемом и выдачей грузов.

Приказом МАП России от 27.06.2000 № 477 утвержден примерный перечень работ и услуг, которые выполняются железными дорогами по просьбам грузоотправителей, грузополучателей, цены на которые не указаны в тарифном руководстве. Согласно п. 31 перечня к таким услугам относится въезд (выезд) на места общего пользования железнодорожных станций автомобильного подвижного состава, если это не связано с приемом и выдачей грузов.

Таким образом, Устав и Правила перевозки не запрещают грузополучателю осуществлять выгрузку грузобагажа на станциях из транзитных вагонов, которые следуют далее по маршруту в составе поезда.

Как уже было указано выше, ИП <...> в своем заявлении указал, что ОАО «РЖД», пользуясь своим монопольным положением на рынке

железнодорожных перевозок, необоснованно, по его мнению, запретило разгружать товар на перрон железнодорожного вокзала г. Инта с транзитных вагонов.

Согласно представленным ОАО «РЖД» письмом от 10.07.2018 № 2830/РДЖВСев (вх. № 3323 от 11.07.2018) сведениям, ОАО «РЖД» не запрещало выгрузку на перрон товара индивидуальных предпринимателей, в том числе заявителя, и хозяйствующих субъектов, прибывающего в почтовых (багажных) вагонах.

Также в соответствии с пояснениями ОАО «РЖД», представленными письмом от 24.08.2018 № 3654/РДЖВСев (вх. № 4136 от 30.08.2018), ОАО «РЖД» не осуществляет контроль за содержанием и состоянием перевозимого в почтово-багажных, грузобагажных вагонах груза (грузобагажа), в том числе на предмет соответствия перевозочным документам, и, следовательно, ОАО «РЖД» не применяет штрафные санкции в отношении хозяйствующих субъектов, чей грузобагаж (багаж) перевозиться в почтово-багажных, грузобагажных вагонах, если грузобагаж (багаж) не соответствует перевозочным документам. Договорные отношения между ИП <...> и ОАО «РЖД» отсутствуют.

Коми УФАС России неоднократно запрашивало у ИП <...> определения о назначении дела к рассмотрению от 09.06.2018 № 02-07/4038, об отложении дела от 08.08.2018 № 02-07/5592, от 10.09.2018 № 02-07/6346 сведения и материалы относительно обстоятельств рассматриваемого дела, в том числе сведения о грузе (-ах), который (-ые) ИП <...> встречал на перроне железнодорожного вокзала г. Инта; поясняющие, в какой форме был запрет ОАО «РЖД» на разгрузку грузобагажа (багажа) на перроне станция Инта, как это указано в заявлении ИП <...>; поясняющие, каким образом действия ОАО «РЖД», указанные в заявлении, привели (могли привести) к ущемлению интересов ИП <...> в сфере предпринимательской деятельности, и в чем конкретно это выразилось, с приложением подтверждающих документов.

ИП <...> запрашиваемые Коми УФАС России сведения не представлял, из имеющихся в Коми УФАС России материалов, Комиссией не установлено случаев запрета со стороны ОАО «РЖД» на разгрузку грузобагажа (багажа) на перроне станция Инта, доказательств обратного в материалы дела не представлено.

Кроме того, как следует из материалов антимонопольного дела № А 07-05/18, услуги по организации перевозок грузобагажа повагонными отправлениями в собственных (арендованных) багажных вагонах осуществляет АО «ФПК».

Согласно представленным АО «ФПК» письмом от 30.08.2018 № 732/ФПКФСев (вх. № 4165 от 03.09.2018) сведениям, для организации перевозок повагонными отправлениями грузобагажа владелец вагонов (отправитель), осуществляющий повагонные отправки грузобагажа, заключает с АО «ФПК» договор оказания услуг по перевозке, форма которого была утверждена распоряжением АО

«ФПК» от 22.09.2015 № 1182р.

В соответствии с п. 2.3.16 Порядка оказания услуг по организации перевозки грузобагажа повагонными отправками в собственных (арендованных) багажных и почтовых вагонах в составах поездов формирования АО «ФПК», утвержденного распоряжением от 14.11.2016 № 1153р, исполнитель обязуется не допускать выгрузки/погрузки грузобагажа в пути следования на транзитных станциях при отсутствии договоров на организацию погрузо-разгрузочных работ, заключенных с филиалами АО «ФПК» или владельцем инфраструктуры, в зоне ответственности которых находится станция выгрузки.

Согласно пояснениям представителя АО «ФПК» на рассмотрении дела 29.10.2018, перевозка грузобагажа повагонными отправками, в том числе на станцию г. Инта, осуществляется на основании заключенных отправителями договоров с АО «ФПК» либо с иными хозяйствующими субъектами, которые, в свою очередь, заключают договоры с перевозчиком.

Таким образом, условия перевозки грузобагажа, в том числе его загрузка (выгрузка) на транзитных станциях, зависят от заключенного отправителем договора перевозки грузобагажа, а не от действий со стороны ОАО «РЖД».

По данным АО «ФПК» между АО «ФПК» и ИП <...> договоры, в том числе перевозки грузобагажа не заключались. ИП <...> в Коми УФАС России не представил сведений, с кем он заключал договоры перевозки грузобагажа, из материалов настоящего антимонопольного дела такие сведения не представляется возможным выявить.

При таких обстоятельствах, Комиссией не усматривается нарушения ч. 1 ст. 10 Закона о защите конкуренции в рассматриваемых действиях ОАО «РЖД».

В соответствии с п. 1 ч. 1 ст. 48 Закона о защите конкуренции комиссия прекращает рассмотрение дела о нарушении антимонопольного законодательства в случае отсутствия нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых комиссией действиях (бездействии).

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-3 статьи 41, пунктом 1 части 1 статьи 48, частью 1 статьи 49 Закона о защите конкуренции, Комиссия,

#### **РЕШИЛА:**

Прекратить рассмотрение дела № А 07-05/18 в связи с отсутствием нарушения части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции» в рассматриваемых Комиссией действиях ОАО «РЖД».

Председатель Комиссии \_\_\_\_\_ <...>

Члены Комиссии \_\_\_\_\_ <...>

\_\_\_\_\_ <...>

Решение и (или) предписание антимонопольного органа могут быть обжалованы в арбитражный суд в течение трех месяцев со дня принятия решения или выдачи предписания. Дела об обжаловании решения и (или) предписания антимонопольного органа подведомственны арбитражному суду. Решение и (или) предписание территориального антимонопольного органа могут быть также обжалованы в коллегиальный орган федерального антимонопольного органа.

В случае, если решение и (или) предписание антимонопольного органа обжалованы в коллегиальный орган федерального антимонопольного органа, принятые по делу о нарушении антимонопольного законодательства акты могут быть обжалованы в арбитражный суд в течение одного месяца с момента вступления в силу решения коллегиального органа федерального антимонопольного органа.