

湖北省工商行政管理局 行政处罚决定书

鄂工商处字〔2018〕201号

当 事 人：湖北银杏沱股份有限公司

法定代表人：韩 x x

社会信用代码：91420527767430858Q

住 所：秭归县茅坪镇银杏沱村

经 营 范 围：港口汽车滚装业务；在港区内从事货物装卸、驳运、仓储（不含危爆品）经营；港口配套服务；船舶保险、货物运输保险。（以上均不得从事国家限制、禁止及需前置许可项目；依法需经批准的项目，经相关部门批准后方可开展经营活动）

2017年2月28日，国家工商总局授权湖北省工商局，对湖北银杏沱港埠股份有限公司等单位滥用市场支配地位的行为，进行立案调查。

一、基本情况

秭归县银杏沱码头由于位于三峡大坝上游的地理优势，成为川江航线湖北境内（下游）唯一具备合法资质且正常经营的滚装船运输码头，与上游的重庆、忠县、万州3个滚装船码头对开，从事滚装船运输。其中宜昌-重庆航线（宜渝线）运载的车辆和运

输的船只最多，吞吐量最大。

当事人成立于 2004 年，在银杏沱码头从事滚装船运输货物装卸、调度等港口配套服务，股东为韩 xx、付 xx、陈 xx。宜昌 H 运输股份有限公司（以下简称 H 公司），成立于 2015 年 12 月，从事滚装船运输。当事人三名股东及其家属在 H 公司所占股份为 57.53%。

按照宜昌市政府和相关部门的规定，银杏沱码头的装卸调度权由当事人行使。银杏沱码头在滚装运输装载（上行）的实际运作中主要有 3 个环节：

1. 安检。车辆到达银杏沱码头后，首先进入安检区域，按照有关要求，对车辆是否载有化学危险品等有毒有害、违法产品进行检查，但最主要的目的是对车辆的长、宽、高、重量进行测量，并根据其目的地，确认对车辆收取的费用。

2. 收费。在银杏沱码头，运输车辆共需缴纳 4 种费用：当事人收取港口费、安检费；物流公司收取货物代理费；滚装船运输公司收取货物运输费。

对于货物运输费，银杏沱码头有公开的收费标准，该标准主要基于车辆的长度确定，但实际收费标准会根据车辆的长度、宽度、重量，来综合确定，主要是：长度根据公开的标准递增，宽度超过 3 米后递增；重量方面运载量为单车 60 吨，不超过 60 吨不增加费用；大件运输车议价。

以上所有费用均由宜昌市港航管理局滚装运输管理分局代收（在码头窗口设点），进该分局帐户，由该局统一出具滚装运输

专用发票及其他相关票据，货主凭票装载上船。然后由该分局核对各方收入，再分别支付给当事人、物流公司、承担该车辆运输的滚装船公司。

3. 配载调度。车辆缴费后，在码头内停车，根据码头调度安排上船；下行船只到码头卸货后，自行找地方停泊，根据码头调度安排的时间，前往码头装货上行。车辆的装卸作业调度、船舶进出港作业调度等工作均由当事人负责。

二、违法行为

交通部长江航务管理局《川江及三峡库区汽车滚装船运输调度规程（试行）》（长航运【2013】471号）（以下简称《调度规程》）对滚装船码头运输调度的规范有明确要求：“调度机构应以船舶AIS的终端系统显示的船舶通过报告线的时间为准，确认船舶装、卸载排队轮次”、“调度机构调度车辆装载时，一律按照车辆购票序号依次装载，任何人、任何单位不得以任何借口选择车辆配载”。

当事人在川江航线宜渝线（上行，即宜昌至重庆）从事载货汽车滚装运输码头服务时，未执行《调度规程》，对H公司与其他滚装船运输公司（以下统称为非H公司）区别对待，主要表现在两个方面：

1. 优先配载H公司船舶

当事人优先安排车辆上H公司船舶，即H公司的船舶随到随装，非H公司的船舶需要等待调度，并非随来随装。

为查清有关事实，经我局委托，湖北华审会计师事务所有限

公司对宜昌市港航局滚装运输分局（以下简称滚装运输分局）代收的银杏沱码头的相关费用进行了专项审计和分析。由于非标准滚装船长度不同，容量大小不一，且已于 2016 年底退出运输市场，因此，我们以下所指滚装船均为标准滚装船。并以车辆和运输的船只最多、吞吐量最大的宜渝线为分析对象。

根据该事务有限公司出具的《审计鉴定报告》（鄂华审会专字【2017】094 号，以下简称《审计报告》）的数据显示：宜渝线共有 41 条滚装船从事运输，全年上行次数最多的 10 条船舶，有 7 条属于 H 公司；H 公司平均上行 50.43 趟次，居于中游的第 24-31 名平均运输了 42 次。具体如下图：

排名	船名	次数
1	H606	53
2	H601	51
3	H605	51
4	H608	51
5	吉祥 889	50
6	H602	49
7	H610	49
8	H618	49
9	鸿发 3	48
10	华荃山	48
.....		
24	帝豪 898	42

25	河牛 796	42
26	河牛 8	42
27	鸿兴 111	42
28	江航 66	42
29	金航 918	42
30	金航 988	42
31	强舟 88	42
.....		

有时甚至出现码头上等候上行的车辆太多，非 H 公司的船舶就停靠在岸、完全有运力时，当事人也不安排非 H 公司的船舶装运，宁愿让车辆在当地排成长龙，也要通过调度 H 公司的船舶从重庆放空至宜昌来装载运输的极端现象。调查人员从三峡海事局调取的数据显示，2016 年，H 公司共从重庆方向放空船只 10 趟，而非 H 公司只有 2 趟。

我局对 2016 年度 H 公司与非 H 公司的滚装船在宜渝线（上行）运营效率方面进行了对比分析。结果显示：

H 公司每条滚装船每经营月（实际经营的月份，下同）的平均上行趟数为 4.10 趟/经营月；非 H 公司每条滚装船每经营月的平均上行趟数为 3.71 趟/经营月；H 公司的滚装船比非 H 公司的滚装船在宜渝线（上行）每月多运营 0.39 趟（10.51%）。

2. 为 H 公司优先安排“更有价值”的车辆

银杏沱码头有公开的货物运输费收费标准，该标准主要基于车辆的长度确定，但实际收费会根据车辆的长度、宽度、重

量来综合确定。对滚装船来讲，在占用同样多的车位情况下，当然更愿意装载可以取得更多运费收入的车辆、即“更有价值”的车辆。当事人在从事川江（库区）宜渝线（上行）载货汽车滚装运输码头服务时，为 H 公司优先安排“更有价值”的车辆。根据《审计鉴定报告》，2016 年宜渝线（上行）各船舶中，平均每趟次获得的运输费用前 10 名均为 H 公司的船舶，而 H 公司从事该航线一共只有 11 条船，另一条 H612 号排在第 12 位。这 10 条船舶平均收入为 12.92 万元/趟次，排在中间 24-26 位的平均收入为 10.58 万元/趟次，约为 H 公司的 82%。具体如下图：

排名	船名	金额（万元）
1	H606	13.22
2	H605	13.19
3	H609	13.17
4	H601	13.14
5	H619	12.93
6	H602	12.90
7	H608	12.88
8	H610	12.68
9	H618	12.44
10	H615	12.18
.....		
24	吉祥 968	10.62

25	强舟 88	10.61
26	吉祥 889	10.50
.....		

同时审计结果表明：2016 年宜渝线（上行）航线中，非 H 公司的每条船每趟次的平均收入为 10.61 万元，H 公司的每条船每趟次的平均收入为 12.65 万元，H 公司的船舶比非 H 公司每趟次可以多取得 2.04 万元（19.23%）运费收入。

三、行为定性

按照《反垄断法》及《国务院反垄断委员会关于相关市场界定的指南》有关规定及要求，论证如下：

（一）相关市场

川江（库区）是货物进出川蜀地区的唯一水运通道，对于滚装船公司来说，从事宜渝线（上行）滚装运输不存在选择其他水运路线的可能，所以相关市场界定为川江（库区）宜渝线（上行）载货汽车滚装运输码头服务市场。

（二）市场支配地位

根据《中华人民共和国港口法》第二十二条“从事港口经营，应当向港口行政管理部门书面申请取得港口经营许可，并依法办理工商登记”，滚装码头经营需取得相关资质证明。2010 年两坝间翻坝公路投入运营后，目前在川江（库区）航线下游仅有银杏沱一个码头为滚装船码头。当事人经营的位于秭归银杏沱的滚装船码头成为川江航线下游唯一的一个装载、卸货的码头，滚装船企业没有选择其他港埠经营者的可能，当事人是

川江（库区）宜渝线（上行）载货汽车滚装运输码头服务市场唯一一家公司，具有完全的市场支配地位。

（三）违法行为

当事人作为川江（库区）宜渝线（上行）载货汽车滚装运输码头服务市场唯一一家公司，利用在该市场上完全的市场支配地位，未按照交通部长江航务管理局《调度规程》对滚装船码头运输调度的明确要求，未平等对待各滚装船公司，对有关联的H公司与非H公司的滚装船实行差别待遇，优先配载H公司的船舶，为H公司优先安排“更有价值”的车辆。

（四）危害性

当事人优先配载H公司船舶，为H公司优先安排“更有价值”的车辆，主要有两点危害：

1. 妨碍了非H公司公平参与市场竞争。对于滚装船公司来讲，按照《调度规程》执行是最为公平的，但当事人置此规程如无物，破坏了这种公平的流程。事实上，非H公司多次因配货不公而与当事人发生争执纠纷。

2011年8月22日，交通部长航管理局明文下发《关于对秭归县银杏沱滚装码头堵港事件进行严肃处理的通知》：对当年8月4日“永盛868”号滚装船因不满银杏沱码头调度安排有失公平，将运费高的大型特种车辆更多的安排到与码头利益相关联的船舶进行配载，继而与码头方发生肢体冲突并拒绝装载、拒绝让出泊位的堵港事件，进行通报。要求重庆市港航局、湖北省港航局对涉事单位进行严肃处理，并要求各港航部门加强管理，坚决制止滚

装码头经营人或代理服务企业滥用优势地位，为与其有利益关系的滚装船采取优先安排装车作业，多装大型特种车、优先返空等不公平竞争行为。

此后，当事人的行为略为收敛。但 2015 年 H 公司成立后，当事人又开始明目张胆的对 H 公司的船只优先安排装车作业、多装大型特种车、优先返空。2016 年 9 月 9 日，秭归县工商局对其下达了《行政建议书》，但该公司置若罔闻；2016 年 9 月 12 日，宜昌市港航局、秭归县政府综治办、秭归县工商局、秭归县交通局、秭归县港航局、长航公安秭归派出所、宜昌市港航局滚装船分局、川江联合体（由若干非 H 公司组成）、H 公司、当事人等召开会议进行协商。要求船舶按实际到港轮次排队装载，码头将每天的轮次和金额进行公示，进行社会监督。在会议上，为维持经营，川江联合体被迫承诺银杏沱码头所属滚装船（即 H 公司船舶）每趟次可多运载 2 万元。当事人在会议上答应但在依据该《会议纪要》而形成的具体协议上，又以各种理由拖延，至我局开始调查时，尚未实施。此后，川江联合体与当事人矛盾进一步激化，于 2016 年 12 月 14 日再次出现堵港事件。2016 年 12 月 15 日，秭归县港航局召开了关于滚装运输调解会，宜昌市港航局的有关领导和部门、长航公安秭归派出所参加。会上当事人就 H 公司船舶返空、装载数量、轮次进行了解释说明，与川江联合体达成一致，从 2017 年 1 月起绝对不允许无故返空，紧急返空的需向滚装分局报告获得批准。

我局从滚装船分局 2016 年全年《当日异动报表》中（该表由

当事人统计，报滚装船分局 1 份，自留 1 份），每月随机调取了一份，显示只要当天有 H 船只的，一定是装载车辆最多的船只。我局从三峡海事局调取的数据显示，2017 年 2-4 月，H 共从重庆方向放空船只 44 趟，而非 H 公司只有 25 趟。

2. 损害了货运车辆的权益。《川江及三峡库区汽车滚装船运输调度规程（试行）》的目的之一就是规范码头的调度，提高运行效率，而当事人优先配载并为 H 公司优先安排“更有价值”的车辆的做法，会使得车辆出现不必要的等待，在故意安排 H 公司的船泊放空来接的情况下，甚至出现车辆排成长龙的极端现象。

四、证据材料

以上事实有以下材料为证：

1、多家企业向我省宜昌市工商局递交的 4 份举报材料。证明案件来源；

2、国家工商总局工商竞争字[2017]31 号文件，我局《立案审批表》。证明国家工商总局授权我局的情况、我局立案情况；

3、举报方向我局提供的《情况说明》。证明经我局调查，举报方对滚装船运输市场情况、水运与公路运输对比情况、码头运营流程、遭遇不公平待遇的实际情况以及与当事人的有关情况，进行了详细说明；

4、举报方提供的宜昌至重庆方向高速与滚装运输价格对照表、宜昌至重庆方向载货汽车运输市场调研报告、川江载货汽车滚装运输价格表宣传册；证明滚装运输与公路运输对比的

情况；

5、由举报方提供的 H609 事故通报以及该船停航、复航报表、H612 因船舶改造停航、复航报表。证明 H609、612 的实际运营时间；

6、由举报方提供的 2015 年宜渝线船舶营运轮次排序表、各滚装运输企业 2016 年 1-11 月宜渝线标滚船舶装载金额差额表、2016 年 12 月至今当事人所属滚装船舶返空记录；证明举报方反映的当事人差别待遇的事实；

7、由举报方提供的 2016 年 9 月 12 日的《会议纪要》。证明 9.12 会议的真实性、举报方与当事人商定当事人经营船舶每轮次可多装 2 万元的事实、拟与当事人签订宜渝线标滚船舶装载协议等情况；

8、调查人员调取的 5 家川江联合体成员公司的营业执照复印件、章程、法定代表人身份证复印件等材料，证明经我局核实的举报方从事滚装船运输的主体资格；

9、川江联合体 5 家成员公司所属滚装船《船舶所有权登记证书》复印件、《船舶国籍证书复印件》、所有从事滚装运输船舶更名统计表；证明联合体成员公司从事滚装运输船舶的基本信息、变更信息和隶属关系；

10、我局调取的当事人、宜昌 H 运输股份有限公司、秭归县 C 物流股份有限公司等 3 家公司的注册登记资料、变更登记资料，证明当事人等 3 家公司的主体经营资格、股东情况、变更情况；

11、调查人员在当事人进行现场检查时，调取的《营业执照》、《港口经营许可证》、《变更信息登记表》、《公司章程》等材料的复印件，证明当事人主体资格、经营资格、业务范围、注册资本、股本结构等情况；

12、调查人员在当事人进行现场检查时，调取的当事人2015和2016年度的《审计报告》、财务报表、财务明细账。证明当事人2015、2016年度的经营情况、收入情况、其他财务情况；

13、当事人提供的港口流程说明、滚装车辆安检流程图、码头收费公示牌及滚装船舶运输价格表（一）至（四），滚装车辆装卸流程图、滚装船装卸流程图；证明码头的经营流程、收费标准等情况；

14、当事人提供的2015年度和2016年度装车汇总表、安检费及港口费收据、增值税发票等复印件，证明当事人负责码头运营调度并收取港口费及安检费的事实；

15、当事人提供的2016年滚装船务公司通讯录、2017年滚装船权属统计表，证明从事滚装运输的船舶所隶属船务公司的情况；

16、当事人提供的2016年9月12日会议纪要，证明当事人在宜昌市港航局、秭归综治办、秭归工商局等有关部门的组织下与举报方、H公司召开会议，确定H公司经营的11艘船舶每轮次可以多装载2万元，非H公司装载金额的差额控制在5000元左右，并服从码头对船舶的调度配载的会议内容；

17、当事人提供的 2016 年 12 月 14 日关于滚装运输调解会的纪要，证明该公司就 H 公司船舶返空、装载数量、轮次的解释说明，并达成一致，从 2017 年 1 月起绝对不允许无故返空，紧急返空的需向滚装分局报告获得批准的会议内容；

18、调查人员在 H 公司调取的营业执照复印件、两份《验资报告》复印件、相关记帐凭证复印件。证明其主体资格、注册资本变更、股东构成及出资等情况；

19、H 公司提供的《情况说明》。证明该公司的成立情况、股东构成及股东之间的关系、所属船舶的来源、滚装运输与陆路运输的差别以及码头的运营流程；

20、H 公司提供的该公司所有滚装船《船舶所有权登记证书》复印件，相关记账凭证及增值税发票复印件。证明该公司从相关公司购入滚装船舶并纳入固定资产的事实；

21、H 公司提供的 2016 年度的财务报表、主营业务收入明细账、主营业务收入辅助余额表。证明该公司 2016 年度的总收入情况、滚装船舶运输收入情况、各船舶收入情况；

22、H 公司提供的《重大事项报告表》、《重大事项报告单》、《内河船舶检验证书簿》复印件，证明该公司所属 H609 号滚装船于 2016 年 6 月 5 日发生事故后维修，并于 2016 年 11 月申请复航的事实；

23、调查人员在 C 公司调取的《营业执照》复印件，2015 和 2016 年度的财务报表。证明其主体资格、2015 年度和 2016 年度财务情况；

24、C 公司提供的《情况说明》。证明当事人与该公司分设的原因及该公司与当事人的工作职能划分、该公司在滚装运输过程中所负责的工作及收取的相关费用；

25、调查人员从“中华人民共和国宜昌海事局”提取的《船舶基本情况》。证明在该局登记的所有船只的现名称、曾用名、船舶所有人等情况；

26、2011 年 8 月 22 日长江航务管理局下发的《关于对于秭归港银杏沱码头堵港事件进行严肃处理的通知》，通知中明确指出“坚决制止滚装码头经营人或代理服务企业滥用优势地位，为与其有利益关系的滚装运输船舶采取优先安排装车作业、多装大型特种车、优先返空等不公平竞争行为”。证明早在 2011 年，银杏沱码头就出现过为利益关系人输送利益的问题；

27、我局对宜昌市港航局滚装运输分局出具的《协助调查函》，证明该局协助我局调查，提供其代收的银杏沱码头相关费用的情况；

28、我局与湖北华审会计师事务所有限公司签订的《审计业务约定书》、我局对其出具的《委托签定书》（鄂工商委托字【2017】101 号）及其相关批件，证明我局委托会计师事务所有限公司对宜昌市港航局滚装运输分局代收的银杏沱码头的相關费用进行专项审计的情况；

29、湖北华审会计师事务所有限公司出具的《审计鉴定报告》（鄂华审会专字【2017】094 号），证明经我局委托，该事务

有限公司对宜昌市港航局滚装运输分局代收的银杏沱码头的相关费用进行专项审计的情况和分析结果；

30、宜昌市港航局滚装运输分局提供的《2016年108条船名变更情况》，证明从事滚装运输的船只总数及名称变更情况；

31、宜昌市港航局滚装运输分局提供的《说明》两份，证明其代收银杏沱码头相关费用的总金额等情况；

32、宜昌市港航局滚装运输分局提供的：重庆轮船（集团）有限公司罗诺分公司对其出具的《委托书》，证明“祁连山”、“华蓥山”、“青城山”、“天门山”、“鸿发3号”于2016年4月-2016年12月31日的运输费用由H公司结算的事实；云阳县永盛实业有限公司对其出具的《委托书》，证明“永盛898”于2016年4月-2016年12月31日的运输费用由H公司结算的事实；重庆鸿富船务有限公司对其出具的《委托书》，证明“鸿发888号”于2016年10月26日前的运输费用由H公司结算的事实；

33、我局调查人员从滚装船分局的2016年全年《当日异动报表》中，每月随机调取了一份《当日异动报表》的复印件；证明2016年银杏沱码头的船只实际装载数量；

34、宜昌市工商局《协助调查函》（宜工商协查字【2017】14号）、宜昌市港航局复函及相关文件，证明受我局委托，宜昌市工商局函请宜昌市港航局就银杏沱码头是否为该市唯一的滚装船码头、滚装船能否通航三峡船闸进行回复，宜昌市港航局的回复情况及相关文件依据；

35、宜昌市工商局《协助调查函》（宜工商协查字【2017】18号）、长江三峡通航管理局复函及相关附件，证明受我局委托，宜昌市工商局函请长江三峡通航管理局就2016年、2017年宜渝线放空下行情况进行协助调查及长江三峡通航管理局回复情况。

五、告知及复核情况

2017年7月11日，我局以《行政处罚听证告知书》（鄂工商听告字〔2017〕102号）告知当事人，拟对其作出：处以2016年度经营额10%罚款，计162.90万元的行政处罚。

在规定限期内，当事人申请举行听证。在听证会开始前，当事人于现场向我局提交与包括举报人在内的所有滚装船公司达成的《和解协议书》，并以案情发生重大变化为由申请延期至10月17日举行听证。10月13日，当事人撤销听证，提交了《行政处罚申辩书》，请求我局减轻或者免除对当事人的行政处罚。其理由包括：

1. 当事人不具备市场支配地位。本案的相关市场，应当以整个川江（库区）载货汽车运输市场为基础，包括陆运和水运；鉴于一趟完整的水运包括上行（宜昌—重庆）和下行（重庆—宜昌），水运应当包括上行与下行两个方向。将川江（库区）载货汽车标准滚装运输码头上行服务认定为“相关市场”，缺乏科学性与合理性。

2. 当事人没有给予H公司“优待”。宜渝线上每条船舶在动力、航速、核载数量、服务设施配置、管理和服务质量等方

面均存在差异，营运收入差异是多因素叠加造成的结果。H公司与其他滚装船公司的收入虽然存在差异，但并不能证明这种差异是当事人的“格外关照”造成的；

3. 当事人主动纠正不规范行为，本案依法应当减轻或者免除处罚。2017年9月5日，在长江船务管理局、湖北省港航管理局、重庆市港航管理局及相关部门组织协调下，当事人与宜渝线全部10家运输公司（包括H公司、举报人所有公司）共同签署了《协议书》，就规范渝宜线滚装运输市场，平衡各方利益，建立定期联系会商制度等方面达成共识。同日，当事人、H公司与5家举报方公司签署了《和解协议书》，达成了谅解。从9月7日开始整改，目前各方互谅互让，求同存异，宜渝线滚装运输市场公平秩序已经建立。

经认真复核，我局认为：

1. 滚装船从宜昌运输载货车辆上行到重庆，到重庆运输另外一批载货车辆下行到宜昌，运输的并不是一批车辆，收取的费用也不完全一致。这个过程并不是一件事情的两个阶段，而是两个完全不同的运输行为。因此，当事人认为我局“相关市场”界定错误、当事人不具备市场支配地位的理由，不能成立；

2. 我局委托的会计师事务所，对2016年度由宜昌市港航局滚装运输分局代收的银杏沱码头的费用进行了审计，并在审计的基础上进行对比分析。这种审计和分析，都是基于第三方的材料作出的，是客观公正的。举报人反映的事实、历次相关协调会议的内容和结果，也都能够证明当事人与H公司

是利益关联企业，实施了差别待遇。因此，当事人提出的没有给予H公司“优待”的理由不能成立；

3. 经我局到重庆、宜昌等地走访5家举报方，5家举报方均反映目前银杏沱码头的经营秩序良好，当事人已按照各方达成的协议履行。从我局在当事人、宜昌市港航局滚装运输分局调取的材料也证明当事人确实已经履行协议，主动改正了违法行为。其提出的主动纠正不规范行为，依法应当从轻或者免除处罚的理由成立。

六、处罚决定

综上所述，我认为：当事人作为川江航线宜渝线（上行）滚装运输码头服务市场唯一一家公司，利用在该市场上完全的市场支配地位，未平等对待各滚装船公司，其行为违反《反垄断法》第十七条“禁止具有市场支配地位的经营者从事下列滥用市场支配地位的行为：（六）没有正当理由，对条件相同的交易相对人在交易价格等交易条件上实行差别待遇”，根据《反垄断法》第四十七条“经营者违反本法规定，滥用市场支配地位的，由反垄断执法机构责令停止违法行为，没收违法所得，并处上一年度销售额百分之一以上百分之十以下的罚款”的规定，考虑到在我局调查期间，当事人主动与举报方达成并实际履行了《和解协议》，有符合《行政处罚法》第二十七条的从轻情节，我局决定：对当事人处以2016年度经营额6%罚款，计97.74万元。

当事人应当自收到本处罚决定之日起15日内，到工行武

汉中北支行（收款单位：湖北省财政厅，账号：3202016711200310467，清算行号：828158，缴款时请备注：执行单位代码 306002），缴纳罚款。逾期不履行本处罚决定的，每日按罚款数额的百分之三加处罚款。

当事人如不服本处罚决定，可以自收到本处罚决定书之日起六十日内向国家工商管理总局或湖北省人民政府申请复议，也可自收到本处罚决定书之日起六个月内依法直接向人民法院提起诉讼。

2018 年 1 月 9 日