



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
СЕДЬМОГО СОЗЫВА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

**О проекте федерального закона № 674420-7
«О внесении изменений в статью 34 Федерального закона
«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»**

Государственная Дума Федерального Собрания

Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Принять в первом чтении проект федерального закона № 674420-7 «О внесении изменений в статью 34 Федерального закона «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», внесенный Правительством Российской Федерации.

2. Направить указанный законопроект Президенту Российской Федерации, в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, комитеты и комиссии Государственной Думы, во фракции в Государственной Думе, в Правительство Российской Федерации, законодательные (представительные) органы государственной власти субъектов Российской Федерации.

Установить, что поправки к указанному законопроекту направляются в Комитет Государственной Думы по транспорту и строительству в тридцатидневный срок со дня принятия настоящего Постановления.

3. Комитету Государственной Думы по транспорту и строительству доработать указанный законопроект с учетом поступивших поправок и внести его на рассмотрение Государственной Думы во втором чтении.

4. Настоящее Постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель Государственной
Федерального Собрания
Российской Федерации



В.В.Володин

Москва

10 июля 2019 года

№ 6434-7 ГД

Вносится Правительством
Российской Федерации

Проект

№ 674420-7


ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН

**О внесении изменений в статью 34 Федерального закона
"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"**

Внести в статью 34 Федерального закона от 13 июля 2015 года № 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" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 29, ст. 4346; 2018, № 1, ст. 64) следующие изменения:

1) части 3 и 4 изложить в следующей редакции:

"3. Пользование платными услугами, в том числе входящими в перечень платных услуг, в обязательном порядке оказываемых на объекте транспортной инфраструктуры за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого



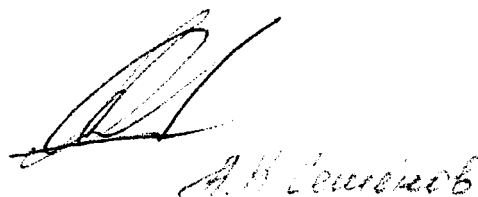
В. В. Путин

товарищества, которым предоставлено право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включен данный объект (далее - перечень обязательных платных услуг), осуществляется на основании договора, заключенного владельцем данного объекта соответственно с юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем или уполномоченным участником договора простого товарищества, которым предоставлено право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включен данный объект (далее - договор оказания услуг).

Перечень обязательных платных услуг устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, и является неотъемлемой частью договора оказания услуг. Перечень обязательных платных услуг должен включать услуги, связанные с обеспечением:

а) прибытия автобусов в остановочный пункт, расположенный на объекте транспортной инфраструктуры, и отправления их из данного остановочного пункта;

б) использования пассажирами, а также юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и участниками договора простого



А. Н. Семенов

товарищества, указанными в абзаце первом настоящей части, помещений, предназначенных для оказания им услуг, в зданиях и сооружениях на территории объекта транспортной инфраструктуры;

в) транспортной безопасности на территории объекта транспортной инфраструктуры, зданий и сооружений на указанной территории.

4. Перечень тарифов и сборов на услуги, указанные в абзацах втором - пятом части 3 настоящей статьи, а также правила формирования таких тарифов и сборов устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по принятию нормативных правовых актов и контролю за соблюдением антимонопольного законодательства.";

2) дополнить частью 6 следующего содержания:

"6. Владельцу объекта транспортной инфраструктуры запрещается:

1) навязывать платные услуги, не включенные в перечень обязательных платных услуг;


2) взимать плату за пользование элементами обустройства автомобильных дорог."



Статья 2

Настоящий Федеральный закон вступает в силу по истечении одного года после дня официального опубликования.

Президент
Российской Федерации



В. Путин

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

**к проекту федерального закона "О внесении изменений в статью 34
Федерального закона "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"**

Минтранс России в соответствии с пунктом 7 поручения Правительства Российской Федерации от 7 ноября 2017 г. № АД-П9-7382, данного на поручение Президента Российской Федерации от 25 октября 2017 г. № Пр-2165ГС по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 22 сентября 2017 г. (подпункт "е" пункта 1), разработан проект федерального закона "О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "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 - проект федерального закона).

Целью проекта федерального закона является совершенствование действующей системы расчетов платы за услуги объекта транспортной инфраструктуры (автовокзала, автостанции), связанные с перевозками пассажиров автобусами.

Предметом проекта федерального закона является наделение федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, полномочиями по определению: перечня платных услуг, которые в обязательном порядке должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территориях объекта транспортной инфраструктуры за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, которым предоставлено право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включены данные объекта транспортной инфраструктуры (далее - перечень обязательных платных услуг); перечня тарифов и сборов на обязательные платные услуги; правил формирования указанных тарифов и сборов.

Договорные отношения регламентируются Гражданским кодексом Российской Федерации.

Порядок расчетов, связанных с пассажирскими перевозками, при котором объект транспортной инфраструктуры удерживает с автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей сумму в процентном соотношении от общей суммы, полученной от реализации билетов, а также сумму в процентном соотношении от общей суммы реализации сбора за провоз багажа, является самым распространенным при заключении договоров между указанными сторонами.

Именно этот порядок расчетов был предусмотрен ранее существовавшими Положением о взаимоотношениях производственных объединений автовокзалов и пассажирских автостанций с транспортными предприятиями при осуществлении перевозок пассажиров, утвержденным указанием Минавтотранса РСФСР от 5 марта 1981 г. № 19-ц, и Порядком взаиморасчетов автотранспортных предприятий с производственными объединениями автовокзалов и автостанций, установленным указанием Минавтотранса РСФСР от 13 июня 1988 г. № 43-ц.

Таким образом, в настоящее время основным источником доходов для большинства объектов транспортной инфраструктуры являются агентские услуги по продаже билетов.

В настоящее время такой подход к расчетам между объектами транспортной инфраструктуры и организациями-перевозчиками приводит к ряду проблем.

Перевозчики включают величину агентского вознаграждения в стоимость билета. Таким образом, в случае расчетов в процентном соотношении у пассажира, следующего по маршруту большей протяженности с более высокой стоимостью проезда, в составе стоимости проезда величина агентского вознаграждения за услуги на автовокзале (автостанции) в большем размере, чем у пассажира, следующего по маршруту меньшей протяженности. При этом пассажиры получают на объекте транспортной инфраструктуры равные услуги.

Аналогичная ситуация возникает, когда на одном и том же маршруте у разных перевозчиков стоимость билетов может существенно отличаться в зависимости от комфортности транспортного средства (наличие телевизора, биотуалета и пр.). Агентское вознаграждение, получаемое объектом транспортной инфраструктуры от продажи билета с более высокой стоимостью, которая связана с предоставлением более высокого уровня комфорта для пассажира непосредственно в транспортном средстве, неоправданно выше агентского вознаграждения при продаже более дешевого

билета при использовании пассажиром транспортного средства с менее комфортными условиями.

Таким образом, складывается ситуация перекрестного субсидирования, когда за счет более высокого размера агентского вознаграждения, полученного от одних пассажиров, обслуживаются пассажиры, агентского вознаграждения которых для их обслуживания не хватает.

С позиции объектов транспортной инфраструктуры существуют следующие недостатки имеющейся системы:

1. Популяризация покупки билетов через интернет снижает объем билетов, продаваемых в кассах, что приводит к сокращению доходов объектов транспортной инфраструктуры.

2. Невозможность прогнозировать и контролировать доходы и расходы объекта транспортной инфраструктуры, так как организации-перевозчики периодически проводят акции по продаже билетов по сниженной цене.

3. Недостаточность денежных средств, получаемых от предоставления агентских услуг в условиях развивающихся интернет-продаж, на исполнение всех требований законодательства Российской Федерации в отношении объектов транспортной инфраструктуры.

4. Отсутствие оснований для включения в договор с перевозчиком той или иной услуги, которая должна быть предоставлена пассажирам и перевозчикам за счет средств перевозчиков, однако перевозчики такие услуги не считают обязательными, так как в соответствии с частью 3 статьи 34 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 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" владельцу объекта транспортной инфраструктуры запрещается навязывать перевозчикам платные услуги, в которых они не заинтересованы.

При этом в рамках технологического процесса обслуживания пассажиров и перевозчиков на объектах транспортной инфраструктуры должны соблюдаться требования законодательства Российской Федерации в сфере транспорта, транспортной безопасности, защиты прав потребителей.

Для перевозчиков существующая система взаиморасчетов также имеет ряд недостатков, основным из которых является наличие спорных ситуаций по размеру стоимости агентских услуг.

Верховным Судом Российской Федерации (определение от 13 марта 2015 г. по делу № А50-24492/2012) был сделан вывод о неправомерности взимания агентского вознаграждения в процентном соотношении от суммы,

полученной от реализации билетов, так как это ведет к ущемлению интересов одной группы пассажиров и перевозчиков и создает необоснованные преимущества другой.

Также в ряде решений органов ФАС России (например, решение УФАС России по Псковской области по делу о нарушении антимонопольного законодательства от 3 октября 2016 г. № 20/10/16-ТР) признано не соответствующим действующему законодательству Российской Федерации установление объектами транспортной инфраструктуры иных порядков взаиморасчетов с перевозчиками (в части введения автовокзальных сборов).

Таким образом, в целях устранения существующей проблемы некорректной системы взаиморасчетов между владельцами объектов транспортной инфраструктуры и перевозчиками, развития электронных систем дистанционной продажи билетов необходимо законодательно создать условия, при которых экономика объектов транспортной инфраструктуры не зависела бы от объемов выполняемых ими агентских услуг.

В настоящее время в Российской Федерации уже существуют примеры, когда владельцы объектов транспортной инфраструктуры при взаиморасчетах с перевозчиками отказались от агентского вознаграждения в процентном соотношении от проданных билетов и перешли на расчеты по перечню оказываемых услуг (автовокзал "Южные ворота" (г. Москва), СПб ГУП "Пассажиравтотранс" (г. Санкт-Петербург)).

Применение механизма расчетов, при котором владельцами объектов транспортной инфраструктуры устанавливается фиксированная величина тарифа (сбора) на услуги, позволяет прозрачно и детализированно устанавливать цены на такие услуги, снижая риски их безосновательного повышения - при сохранении прежнего уровня себестоимости услуги.

Применение процентного соотношения при расчетах за услуги объекта транспортной инфраструктуры, напротив, позволяет недобросовестным владельцам объектов транспортной инфраструктуры в случае увеличения себестоимости одного из видов услуг увеличивать взимание в процентном соотношении за весь перечень предоставляемых услуг.

Кроме того, при применении расчетов с установленными тарифами для каждого вида услуги возможна дифференциация таких тарифов от класса подвижного состава (особо малый, малый, средний, большой, особо большой), от вида сообщения (пригородное, междугородное, в том числе в пределах субъекта Российской Федерации или межрегиональное).

Предлагаемый проектом федерального закона подход установлен по аналогии с частью 2 статьи 64 Воздушного кодекса Российской Федерации,

в соответствии с которой уполномоченным органом в области гражданской авиации устанавливаются:

перечень тарифов на услуги в области гражданской авиации и сборов за данные услуги (утвержден приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июля 2012 г. № 241 "Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации" (зарегистрирован Минюстом России 3 августа 2012 г., регистрационный № 25099);

правила формирования указанных тарифов и сборов (утверждены приказом Минтранса России от 25 сентября 2008 г. № 155, зарегистрирован Минюстом России от 4 декабря 2008 г., регистрационный № 12793);

правила взимания рассчитанной на основе указанных тарифов и сборов платы за услуги в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов (утверждены приказом Минтранса России от 17 июля 2012 г. № 241, зарегистрирован Минюстом России от 3 августа 2012 г., регистрационный № 25099).

Международный опыт также подтверждает целесообразность определения перечня обязательных платных услуг, которые в обязательном порядке должны оказываться пассажирам и перевозчикам в зданиях и на территориях автовокзала (автостанции), перечня тарифов и сборов на обязательные платные услуги и правил формирования указанных тарифов и сборов.

В 2007 году Латвийская Республика приняла новые акты, регулирующие деятельность пассажирского транспорта общего пользования. Прежде всего это Закон об пассажирском транспорте общего пользования и соответствующие Правила, утвержденные Советом министров Латвийской Республики, а также постановление Совета Министров Латвийской Республики от 11 декабря 2007 г. № 846 о порядке регистрации автовокзалов, об обязательных услугах, предоставляемых в автобусных терминалах и о порядке прибытия, выезда и стоянки автобусов на территории автобусных терминалов.

ОАО "Рижский международный автобусный терминал" предоставляет пассажирам и перевозчикам следующие услуги:

использование платформ и размещение информации об отправлениях автобусов на платформах;

информация о расписании автобусов, фактическом времени отправления и прибытия автобуса, ценах на билеты на автобус и других ценах на проездные документы, количестве мест и уровне комфорта в автобусе, других

предоставляемых услугах в автобусах, пассажирских и багажных перевозках, а также другая информация, связанная с пассажирскими перевозками;

продажа проездных билетов и сборов за провоз багажа в кассах терминала;

диспетчерские услуги (диспетчер предоставляет оперативную информацию о фактическом времени прибытия и отправления автобусов и местах на автовокзале);

места для хранения ручной клади и потерянного багажа;

возможность использования туалетов и предоставление мест для ухода за детьми;

возможность парковки транспортных средств до и после рейса, а также между рейсами на территории автобусного терминала, если его технические возможности позволяют данные операции.

Стоимость предоставления данных услуг учитывается при проведении расчетов между ОАО "Рижский международный автобусный терминал" и перевозчиками.

В целях получения дополнительных доходов автовокзалы могут оказывать следующие дополнительные услуги:

пункты продажи сувенирной продукции;

точки быстрого питания;

курьерские службы;

станции подзарядки портативных устройств;

пункты продажи печатной продукции.

Организация деятельности автовокзалов в США и странах Западной Европы находится в ведении частных компаний, которые самостоятельно определяют перечень услуг, предоставляемых автовокзалами. На территории большинства крупных автовокзалов США и Западной Европы размещаются:

раздельные туалетные комнаты, в том числе для лиц с ограниченными возможностями;

банкоматы и банковские терминалы;

стойки, доски или интерактивные терминалы с информацией о населенном пункте, транспорте общего пользования, гостиницах и городской карте;

терминалы или стойки заказа лицензированного такси и (или) проката автомобилей;

зал ожидания;

камеры хранения багажа (либо багажные ячейки для краткосрочного хранения ручной клади и малогабаритного багажа);

парковочные места для личного транспорта.

При этом наличие отдельных услуг на территории автовокзалов (туалеты, зал ожидания, камеры хранения, парковочные места и др.) зависит от прогнозируемого пассажиропотока.

На основании результатов проведенного анализа существующей отечественной практики взаиморасчетов между владельцами объектов транспортной инфраструктуры и перевозчиками, взаиморасчетов в гражданской авиации, а также анализа сложившейся зарубежной практики сделан вывод о целесообразности включения в перечень платных услуг, которые в обязательном порядке должны оказываться на объекте транспортной инфраструктуры за счет юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, которым предоставлено право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включен данный объект транспортной инфраструктуры, услуг, связанных с обеспечением:

а) прибытия автобусов в остановочный пункт, расположенный на территории объекта транспортной инфраструктуры, и отправления из такого остановочного пункта;

б) использования пассажирами, а также юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и участниками договора простого товарищества, которым предоставлено право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включен данный объект транспортной инфраструктуры, помещений в зданиях и сооружениях на территории такого объекта транспортной инфраструктуры;

в) транспортной безопасности на территории объекта транспортной инфраструктуры, зданий и сооружений на указанной территории.

В случае принятия законопроекта в подзаконном нормативном правовом акте федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, предполагается:

а) в услуги, связанные с обеспечением прибытия автобусов в остановочный пункт, расположенный на территории объекта транспортной инфраструктуры, и отправления из такого остановочного пункта, включить:

услуги по предоставлению перрона для посадки-высадки пассажиров в автобус (из автобуса) и погрузки (разгрузки) багажа;

услуги по оформлению и предоставлению посадочной ведомости перед отправлением автобуса по маршруту;

б) в услуги, связанные с использованием пассажирами, а также юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и участниками договора простого товарищества, которым предоставлено право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включен объект транспортной инфраструктуры, помещений в зданиях и сооружениях на территории такого объекта транспортной инфраструктуры, включить:

услуги по предоставлению помещений для обслуживания пассажиров (залов ожидания, комнаты матери и ребенка (при наличии), камеры хранения (при наличии), пункта медицинской помощи (при наличии), пунктов питания (при наличии), туалета);

услуги по информационному обеспечению пассажиров;

в) в услуги, связанные с обеспечением транспортной безопасности на территории объекта транспортной инфраструктуры, зданий и сооружений на указанной территории, включить:


услуги по досмотру пассажиров, ручной клади и багажа;

услуги по досмотру автобусов;

услуги по готовности сил обеспечения транспортной безопасности автовокзала или автостанции к действиям по пресечению актов незаконного вмешательства.

Принятие проекта федерального закона не потребует дополнительных расходов из федерального бюджета.

Проект федерального закона соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.



А.В. Селиванов

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ

**к проекту федерального закона "О внесении изменений в статью 34
Федерального закона "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"**

Вступление в силу проекта федерального закона "О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "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" и реализация его положений не потребуют дополнительных расходов из средств федерального бюджета.

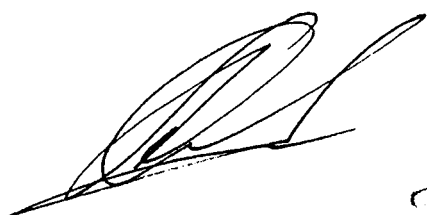


А.Н. Семенов

П Е Р Е Ч Е Н Ь

федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона "О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "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"

Принятие и реализация проекта федерального закона "О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "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" не повлечет необходимости признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия федеральных законов.



А.В. Семенов

П Е Р Е Ч Е Н Ь

нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона "О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"

Принятие и реализация проекта федерального закона "О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" потребует принятия следующих нормативных правовых актов:

1) проект приказа Минтранса России "Об утверждении перечня обязательных платных услуг, включая перечень тарифов и сборов на обязательные платные услуги в зданиях и на территориях объекта транспортной инфраструктуры, которые оказываются за счет средств юридического лица, индивидуального предпринимателя или участников договора простого товарищества, которым предоставлено право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включены данные объекты транспортной инфраструктуры".

Предусмотрено абзацами 3 и 7 пункта 1 статьи 1 проекта Федерального закона "О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Срок подготовки указанного приказа: по истечении 6 месяцев после официального опубликования Федерального закона "О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Ответственный исполнитель - Минтранс России, соисполнители - Минэкономразвития России, Минфин России, ФАС России;

2. проект приказа Минтранса России "Об утверждении правил формирования тарифов и сборов перечня обязательных платных услуг в зданиях и на территориях объекта транспортной инфраструктуры".

Предусмотрено абзацем 7 пункта 1 статьи 1 проекта Федерального закона "О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Срок подготовки указанного приказа: по истечении 6 месяцев после официального опубликования Федерального закона "О внесении изменений в статью 34 Федерального закона "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Ответственный исполнитель - Минтранс России, соисполнители - Минэкономразвития России, Минфин России, ФАС России.



А. Н. Семенов