



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ  
АНТИМОНОПОЛЬНАЯ  
СЛУЖБА  
(ФАС России)**

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ  
РУКОВОДИТЕЛЯ**

Садовая Кудринская, 11  
Москва, Д-242, ГСП-5, 123995  
тел. (499) 795-76-52, факс (495) 254-83-00  
delo@fas.gov.ru http://www.fas.gov.ru

01.09.2011

№

ИТ/1739-ПР

На №

от

Председателю общероссийского  
профсоюза работников  
автомобильного транспорта и  
дорожного движения  
В.И. Мохначеву

пр. Ленинский, д.42, офис 32-11,  
г. Москва, 119119

О ценах на нефтепродукты, о  
ситуации в дорожном хозяйстве, о  
положении на автомобильном,  
городском наземном пассажирском  
транспорте

На №П9-7752 от 03.03.2011

Уважаемый Виктор Иванович!

В соответствии с поручением Аппарата Правительства Российской Федерации, Федеральная антимонопольная служба в пределах своей компетенции рассмотрела поставленные в Вашем обращении вопросы и сообщает.

**1. О ценах на нефтепродукты.**

Действующими законами Российской Федерации не предусмотрено государственное регулирование цен на нефтепродукты, цены на указанные товары должны формироваться на основе рыночного механизма конкуренции.

Программа по развитию конкуренции в Российской Федерации (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 мая 2009 г. N 691-р) относит рынки нефтепродуктов к числу сфер, в которых наблюдаются острые проблемы с конкурентной средой. Программа, в частности, констатирует, что:

- потенциально конкурентный сегмент оптового рынка нефтепродуктов искусственно сужен: вертикально интегрированные нефтяные компании (далее - ВИНК), владеющие более чем 80% ресурса нефтепродуктов, не торгуют друг с другом нефтепродуктами, не конкурируют в регионах и устанавливают дискриминационные условия для независимых участников рынка;

- оптовая реализация и распределение объемов нефтепродуктов между покупателями осуществляется ВИНК по непрозрачным процедурам. Отсутствие открытых торгов по продаже нефтепродуктов и ограничение свободного доступа иных участников рынка к объемам ресурса ВИНК препятствует развитию конкуренции на оптовом рынке нефтепродуктов, не позволяет сформировать общепризнанные ценовые индикаторы как рынка нефти, так и рынка нефтепродуктов.

Существуют объективные обстоятельства, обуславливающие повышательную ценовую динамику и наблюдаемый уровень цен. Большая часть из них отражена в проекте Генеральной схемы развития нефтяной отрасли Российской Федерации на период до 2020 года:

а) В период реформы советской системы топливообеспечения, осуществлявшейся в начале 1990-х годов в обстановке глубокого кризиса и разрыва хозяйственных связей, основной проблемой было обеспечение бесперебойного снабжения нефтеперерабатывающих заводов (далее- НПЗ) нефтью, а потребителей – нефтепродуктами, в связи с чем были организованы вертикально-интегрированные нефтяные компании с жесткой привязкой НПЗ к добывающим подразделениям и дистрибуционной сети к НПЗ. Эта система сохранилась до настоящего времени без особых изменений. В настоящее время большая часть объемов нефти поставляется от добывающих подразделений ВИНКов на собственные НПЗ по внутренним контрактам, НПЗ реализуют свою продукцию на внутреннем рынке, продавая ее оптовым подразделениям, принадлежащим той же компании (облнефтепродуктам), которые, в свою очередь, реализуют нефтепродукты собственным или аффилированным (джобберским) розничным заправочным станциям.

В настоящее время, в обстановке стабилизации и возрождения отрасли, существования профицита нефтепродуктов в стране, есть условия для реорганизации системы нефте - и нефтепродуктоснабжения.

б) С середины 1990-х гг., когда было отменено прямое ценовое регулирование, основным механизмом формирования цен внутреннего рынка стало использование экспортных паритетов. Последнее связано с тем, что значительная часть производимых в стране нефтепродуктов поставляется на экспорт. Паритет с экспортом формируется в том случае, если цена внутреннего рынка равна цене мирового за вычетом экспортной пошлины и затрат по доставке продукта до внешнего рынка. Другими словами, внутренние цены на нефтепродукты зависят от 3 ключевых параметров: уровня мировых (экспортных) цен, величины экспортной пошлины и транспортных затрат. Еще одним важным фактором является обменный курс доллара к рублю. Следовательно, колебания цен на нефтепродукты на внутреннем рынке России повторяют динамику мировых цен, а "дельта" между внутренними и экспортными ценами формируется за счет экспортной пошлины и транспортных расходов.

в) В настоящий момент наблюдается крайне высокая концентрация дистрибуционного бизнеса ВИНКов на уровне регионов. Отчасти - это наследие советской системы централизованного снабжения.

Для Федеральных округов (далее – ФО) характерно влияние основных нефтяных компаний. Каждый из округов в основном контролируется одним крупным игроком на рынке розничной торговли нефтепродуктами. ВИНКи занимают лидирующее положение в больших городах, на крупных автомагистралях, а независимые АЗС более активны в средних и малых городах. В Северо-Западном ФО и Приволжском ФО доминирует ЛУКОЙЛ, в Центральном ФО – ТНК-ВР, в Южном ФО и Сибирском ФО – Роснефть, в Уральском ФО – Газпром нефть.

г) Одной из основных проблем нефтепереработки является низкое качество производимых топлив. В 2009 году на российских НПЗ доля бензина без класса и 1 класса составила 33%, доля бензина 2 класса - 39%. В то же время, объем производства бензина 3 класса (соответствует Евро-3) составил 24%. Бензины классов 4 класса (Евро-4) (4%) и 5 класса (Евро-5) практически не производились.

В 1995 г. Правительство Российской Федерации полностью отказалось от регулирования цен на нефть на внутреннем рынке, но тем не менее, активно использует косвенные методы регулирования рынка по следующим направлениям:

- Внешнеторговое регулирование (установление экспортных пошлин);
- Стимулирование биржевой реализации нефти и нефтепродуктов;
- Антимонопольное регулирование рынка.

Минэкономразвития России в декабре 2010 года внесло в Правительство предложения по выравниванию экспортных пошлин на светлые и темные нефтепродукты: пошлины на них к 2013 г. должны составить 60% от пошлины на нефть (в настоящее время пошлина на темные нефтепродукты составляет менее 40%, на светлые - более 70% от пошлины на нефть). Предложенные изменения будут стимулировать нефтяные компании к выпуску светлых нефтепродуктов с высокой добавленной стоимостью (бензин, дизтопливо).

Развитие биржевой торговли в конкурентных условиях позволит обеспечить прозрачность ценообразования на нефтепродукты, реализуемые с нефтеперерабатывающих заводов Российской Федерации.

В соответствии с Положением о Федеральной антимонопольной службе (утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 331), ФАС России осуществляет контроль за соблюдением антимонопольного законодательства. Полномочий по регулированию цен Федеральная антимонопольная служба не имеет. Предписания Федеральной антимонопольной службы выдаются по итогам рассмотрения дел о нарушении антимонопольного законодательства и вступают в силу после окончания судебного рассмотрения исков хозяйствующих субъектов, которые как правило, обжалуют решения и предписания ФАС России.

ФАС России и его территориальные органы в 2008-2010гг. рассмотрели более 260 дел о нарушениях антимонопольного законодательства на рынках нефтепродуктов и доказали, что:

- В 2008 г. при росте мировых цен на нефть крупнейшие ВИНК (Роснефть, Лукойл, Газпром Нефть и ТНК-ВР) установили монопольно высокие

цены на оптовых рынках; на розничных рынках в тот же период были выявлены многочисленные факты установления и удержания монопольно высоких цен и ценовых сговоров;

- ВИНК проводили дискриминационную политику в оптовой торговле нефтепродуктами: продажа «сторонним» покупателям с нефтеперерабатывающих заводов производилась по более высоким ценам, что приводило к ограничению конкуренции и «выдавливанию» независимых сетей АЗС на полуполегалный рынок некачественного топлива;

- В 2008 – начале 2009 г. при падении оптовых цен, снижение розничных цен существенно отставало, и средняя розничная маржа выросла с 3.5 до 8 рублей на литр. Территориальные управления ФАС России возбуждали дела по фактам установления монопольно высоких розничных цен на локальных рынках;

- В январе-феврале и мае-июне 2009 года крупнейшие ВИНК создали дефицит, который привел к резкому повышению оптовых цен в России: на экспорт были направлены значительные объемы бензина, несмотря на более низкую доходность экспорта этой продукции по сравнению с реализацией на внутреннем рынке.

Решения ФАС России по нарушениям крупнейших нефтяных компаний на оптовом рынке Российской Федерации стали предметом рассмотрения Президиума Высшего арбитражного суда Российской Федерации в 2010 году. По делу компании ТНК-ВР высшая судебная инстанция подтвердила правомерность решения ФАС России. После этого остальные нефтяные компании пошли на заключение мировых соглашений с ФАС России или отказу от своих исков по делам о нарушении на федеральном оптовом рынке.

15.02.2011 Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации подтвердил законность и обоснованность решения, предписания и постановления ФАС России о наложении штрафа в отношении в отношении ОАО «Газпром нефть».

В настоящее время все вертикально интегрированные нефтяные компании, нарушившие антимонопольное законодательство, оплачивают штрафные санкции в бюджет Российской Федерации.

Суммарный объем штрафов, подлежащих уплате в бюджет Российской Федерации этими компаниями, составляет в настоящее время (с учетом судебных решений) порядка 15 млрд. рублей.

Однако наибольшее значение имеет не только штраф, но и то, что вступают в силу как решения, так и предписания Федеральной антимонопольной службы.

Выданные в 2008-2009 годах по указанным крупнейшим делам предписания нефтяным компаниям были направлены на решение системных проблем функционирования рынков нефтепродуктов.

Данные предписания, в частности, предусматривают:

- обеспечение реализации не менее 10% ежемесячных объемов нефтепродуктов (автомобильных бензинов, дизельного топлива и авиационного

керосина) на внутреннем рынке, на товарной бирже и/или на электронной торговой площадке;

- обеспечение процедуры равного доступа к торгам и участия в торгах как сбытовых обществ, входящих в группу лиц компании, так и сторонних покупателей;

- установление стартовой цены, нормированной на 5% ниже цены, определенной на предыдущей торговой сессии;

- представление в ФАС России на согласование правил проведения торгов на торговой площадке компании, периодичности участия компании и входящих в её группу лиц хозяйствующих субъектов в торгах, а также предполагаемых к реализации на торгах видов нефтепродуктов и объемов их продаж;

- соответствие электронной торговой площадки требованиям, необходимым для обеспечения рыночного ценообразования (в том числе: достаточное количество участников, порядок установления начальной цены, механизм организации торгов).

- представление на согласование в ФАС России предложений по организации биржевой торговли и/или электронной торговой площадки, периодичности участия компании и входящих в её группу лиц хозяйствующих субъектов в торгах.

Федеральная антимонопольная служба обращалась в Правительство Российской Федерации с предложениями, направленными на структурные изменения в нефтяной отрасли, а также на исключение избыточных посредников в торговле нефтепродуктами.

ФАС России предлагает:

Ужесточить антимонопольные правила при продаже нефтепродуктов на федеральном оптовом рынке (первых продажах с НПЗ). Для обеспечения конкуренции между производителями нефтепродуктов увеличить количество нефтепродуктов, реализуемых на товарных биржах, и установить определенные правила к их торгам.

Для имеющих региональное значение складов нефтепродуктов (нефтебаз) требуется обеспечить недискриминационный доступ к ключевым объектам инфраструктуры нефтепродуктообеспечения регионов (в т.ч. для конкурирующих ВИНК), для чего:

- обязать крупные региональные нефтебазы предоставлять услуги по хранению автомобильного топлива;

- запретить крупным региональным нефтебазам совмещать деятельность по хранению с деятельностью по торговле автомобильным топливом.

Для обеспечения развития конкуренции в сфере розничной торговли, где наиболее перспективно участие малого и среднего бизнеса, предлагается установить запрет на совмещение одним лицом деятельности в сферах региональной оптовой реализации и розничной реализации нефтепродуктов, а также ограничить возможность хозяйствующим субъектам, доминирующим на

локальных рынках, строить или приобретать новые АЗС на соответствующей территории.

Эти предложения, однако, требуют законодательного обеспечения.

В настоящее время имеет место ряд объективных факторов роста цен на автомобильное топливо в Российской Федерации.

Прежде всего, это – рост мировых цен на нефть и нефтепродукты: на мировых рынках нефти и нефтепродуктов с конца лета – начала осени 2010 года и по настоящее время наблюдается их повышательная динамика.

Экспорт нефтепродуктов из Российской Федерации законодательно не ограничен, и нефтяные компании вправе выбирать направление реализации своей продукции (на внутренний рынок или на экспорт) исходя из максимизации получаемого дохода.

Экспорт нефтепродуктов облагается вывозной пошлиной, которая снижает доход экспортеров и обуславливает возможность поддержания в России более низких цен на нефтепродукты по сравнению с мировыми при том же уровне доходности реализации. Однако при изменении цен пошлина «запаздывает», поскольку рассчитывается 1 раз в месяц на основе цен предыдущего периода. В связи с этим при росте мировых цен снижается роль пошлины в защите внутренних цен, что объективно обуславливает более высокий темп прироста российских цен по сравнению с мировыми.

На рост цен на нефтепродукты влияет также тот факт, что с 01.01.2011 выросли ставки акциза на автомобильные бензины и дизельное топливо, кроме того, акциз дифференцирован в зависимости от экологического класса топлива.

В 2010 году акциз в стоимости дизельного топлива составлял около 5 %, а в стоимости бензина автомобильного – более 13%. С 2011 года ставка акциза составит: 13 % в дизельном топливе, и 24 % в автомобильном бензине класса 2 и ниже.

Однако кроме объективных факторов роста цен, могут иметь место также и злоупотребления со стороны нефтяных компаний, которые занимают доминирующее положение на рынках нефтепродуктов.

При отсутствии правовой и экономической обоснованности действий вертикально-интегрированных нефтяных компаний, доминирующих на оптовых рынках автомобильного топлива, ФАС России будет принимать меры антимонопольного реагирования. В случае выявления необоснованного роста цен на автозаправочных станциях, территориальные управления ФАС России возбуждают дела по признакам нарушения антимонопольного законодательства в отношении продавцов, реализующих нефтепродукты в опте и мелком опте, а также в рознице на местных региональных товарных рынках.

09.02.2011 Федеральная антимонопольная служба приняла решение о возбуждении дел в отношении трех крупнейших российских нефтяных компаний – ОАО «Газпром Нефть», ОАО «Лукойл», ОАО «НК «Роснефть» по признакам нарушения антимонопольного законодательства, в части установления монопольно высоких цен, изъятия товара из обращения, результатом которого является необоснованный рост цен, создание дискриминационных условий.

Информируем также, что в конце 2010 года, и в начале 2011 года территориальными управлениями ФАС России были приняты решения о возбуждении дел по признакам нарушения антимонопольного законодательства на региональных оптовых и розничных рынках по ситуации IV квартала 2010 года и I квартала 2011 года.

По данным Росстата, основным видом нефтепродуктов, на который происходит снижение розничной цены, является дизельное топливо: так в среднем по России в конце марта по отношению к январю 2011 года снижение составило более 6,25%, по бензинам около 3,0%.

## **2. О ситуации в дорожном хозяйстве.**

По существу вопроса о внесении изменений и дополнений в Федеральный закон от 21.07.2005 № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» (далее – Закон о размещении заказов), исключающих появление на рынке дорожных работ недобросовестных подрядчиков, Управление контроля размещения государственного заказа сообщает следующее.

В целях защиты интересов заказчиков от рисков, связанных с действиями недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей) при заключении и исполнении контрактов, Законом о размещении заказов предусмотрен ряд защитных механизмов.

Так в соответствии с частью 10 статьи 9 Закона о размещении заказов в контракт включается обязательное условие об ответственности поставщика (исполнителя, подрядчика) за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства, предусмотренного контрактом.

Согласно части 11 статьи 9 Закона о размещении заказов предусмотрено право заказчика потребовать уплаты неустойки (штрафа, пеней) в случае просрочки исполнения поставщиком (исполнителем, подрядчиком) обязательства, предусмотренного контрактом.

Отдельным механизмом, призванным обеспечивать защиту заказчиков от действий (бездействий) недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей) при заключении и исполнении контрактов, является реестр недобросовестных поставщиков.

В соответствии с частью 2 статьи 19 Закона о размещении заказов в реестр недобросовестных поставщиков включаются сведения об участниках размещения заказа, уклонившихся от заключения контракта, а также о поставщиках (исполнителях, подрядчиках), с которыми контракты расторгнуты в связи с существенным нарушением ими условий контрактов.

Следует отметить, что Законом о размещении заказов произвольные требования заказчиков заменены на финансовое обеспечение качественного исполнения контракта. Таким образом, Законом о размещении заказов предусмотрена предквалификация, но она зависит не от субъективного мнения заказчика, а от экономической возможности компании исполнить контракт.

Указанная экономическая предквалификация реализуется следующим образом:

1) в документации о торгах заказчик устанавливает требования к качеству, техническим характеристикам товаров (работ, услуг), а также иные характеристики соответствия товаров (работ, услуг) потребностям заказчика (заказчик в документации о торгах устанавливает, «что купить», а не «у кого купить»). Данные требования в рассматриваемом случае устанавливаются проектной документацией, на основании которой осуществляется строительство, реконструкция, капитальный ремонт объекта капитального строительства, и изменению не подлежат. При этом необходимо учитывать, что отсутствие в документации о торгах требований, к качеству, техническим характеристикам товара, работ, услуг, требования к их безопасности, требования к функциональным характеристикам (потребительским свойствам) товара, требования к размерам, упаковке, отгрузке товара, требования к результатам работ, то есть отсутствие в документации о торгах проектной документации в полном объеме, приводит к невозможности формирования участником размещения заказа предложения по исполнению контракта. В этой связи следует учитывать, что от того, насколько ответственно, обоснованно и внимательно заказчик устанавливает в документации о торгах вышеуказанные требования и показатели, в большей степени зависят итоги торгов и последующее исполнение контрактов;

2) компания - участник размещения заказа описывает в заявке на участие в торгах качество товаров, работ, услуг, соответствующее требованиям заказчика. Если участник размещения заказа предлагает в заявке товары (работы, услуги), не отвечающие требованиям заказчика, то такой участник размещения заказа, в соответствии с положениями Закона о размещении заказов, не допускается к участию в торгах;

3) все допущенные к участию в торгах участники (предложившие к поставке товары, выполнению (работы, услуги), соответствующие потребностям заказчика) конкурируют по цене, и победителем определяется участник, предложивший наименьшую стоимость товаров (работ, услуг).

Таким образом, участвуют в торгах только те участники, предложение которых полностью соответствует требованиям заказчика, а по итогам торгов определяется победитель, предложивший наименьшую стоимость контракта.

При этом Законом о размещении заказов предусмотрены экономические механизмы защиты от недобросовестных действий участников размещения заказа:

1) к участию в торгах допускаются только те участники, которые внесли денежные средства в качестве обеспечения своей заявки в размере до 5 процентов от начальной (максимальной) цены контракта. Таким образом, если участник откажется от подписания контракта, то он теряет указанные денежные средства, а контракт заключается с участником, занявшим второе место. При этом проведения новой процедуры торгов не требуется;

2) до подписания контракта победитель торгов должен представить заказчику обеспечение исполнения контракта в виде внесения денежных средств либо финансового обязательства третьей стороны, которая поручится за исполнение контракта победителем торгов (банк, крупный поручитель). При



этом в случае неисполнения обязательств по контракту поставщик (подрядчик) теряет до 30 процентов от стоимости контракта.

При этом следует отметить, что в результате анализа выдаваемых страховых полисов по исполнению контрактов выявлено, что выплаты по страховым полисам в случае неисполнения контрактов практически не производились. В связи с этим страхование ответственности в настоящее время исключено как вид обеспечения исполнения контракта при проведении конкурса или аукциона. Одновременно с этим, в соответствии с изменениями, внесенными в Закон о размещении заказов, Заказчик вправе определить обязательства по контракту, которые должны быть обеспечены.

Указанные поправки, внесенные в Закон о размещении заказов, призваны повысить уровень защиты интересов заказчиков от действий недобросовестных поставщиков.

Таким образом, Законом о размещении заказов предусмотрена жесткая экономическая мотивация исполнителей контракта выполнять обязательства по контрактам добросовестно.

Кроме вышеуказанной экономической предквалификации, Законом о размещении заказов предусмотрено, что в случае, если при размещении заказа на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту объекта капитального строительства путем проведения аукциона начальная (максимальная) цена контракта составляет пятьдесят миллионов рублей и более, заказчик вправе установить к участникам размещения заказа требование выполнения ими за последние пять лет, предшествующие дате окончания срока подачи заявок на участие в аукционе, работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту объекта капитального строительства, стоимость которых составляет не менее чем двадцать процентов начальной (максимальной) цены контракта (цены лота).

Таким образом, ФАС России считает, что Закон о размещении заказов уже содержит нормы, применение которых исключит участие в торгах недобросовестных участников размещения заказа.

### **3. О положении на автомобильном, городском наземном пассажирском транспорте.**

В настоящее время в рамках мероприятий по административной реформе на 2011 год запланирован ряд мероприятий по обеспечению необходимого нормативно-правового регулирования сферы оказания услуг по грузовым и пассажирским перевозкам автотранспортом.

Правительственной комиссией по административной реформе (протокол заседания от 15.03.2011 № 115) одобрен План мероприятий по совершенствованию контрольно-надзорных и разрешительных функций и оптимизации предоставления государственных услуг, оказываемых федеральными органами исполнительной власти в области транспорта (далее – План мероприятий).

В сфере грузовых перевозок Планом мероприятий предусматриваются меры по оптимизации порядка весового и габаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах, предусматривающие оптимизацию

государственных функций федеральных органов исполнительной власти по весовому и габаритному контролю транспортных средств, внедрение единого сертификата взвешивания транспортных средств для перевозок грузов во внутреннем сообщении, установления порядка выдачи сертификатов взвешивания транспортных средств, определения уполномоченных на то организаций, установления платы и др.

В сфере пассажирских перевозок Минтранс России совместно с ФАС России и другими федеральными органами исполнительной власти поручено обеспечить принятие проектов федеральных законов «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации», устанавливающих правовое регулирование:

- полномочий органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, прав и обязанностей перевозчиков при организации и осуществлении перевозок пассажиров и багажа,

- порядка открытия и закрытия маршрутов перевозок, обеспечения допуска на рынок перевозок и контроля за деятельностью лиц, оказывающих услуги на рынках пассажирских перевозок;

- требований к объектам транспортной инфраструктуры;

- вопросов тарифной политики и компенсации расходов транспортных организаций, связанных с перевозкой льготных категорий пассажиров;

- особенностей применения на автотранспорте законодательства Российской Федерации о размещении заказов на оказание услуг для государственных нужд и др.

Планом мероприятий определена также разработка Минтрансом России совместно с ФАС России и другими федеральными органами исполнительной власти проектов правовых актов, обеспечивающих необходимое регулирование в сфере организации перевозок пассажиров и багажа автотранспортом по межрегиональным маршрутам, а также предусматривающих меры по исключению возможности выполнения регулярных перевозок под видом заказных и усиливающих ответственность за нарушение установленных правил перевозок.

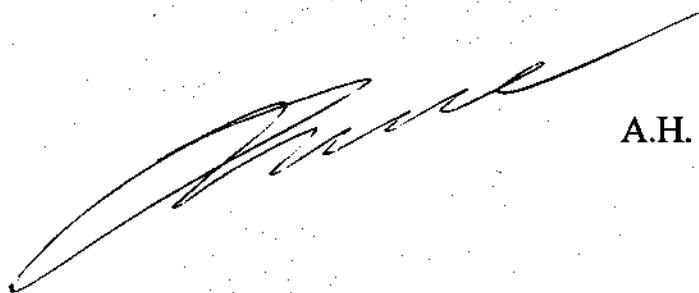
По вопросу о создании федерального органа исполнительной власти, ведающего вопросами автомобильного и городского пассажирского транспорта сообщаем.

В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации (утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 N 395) к ведению Минтранса России отнесены функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию на автомобильном, городском электрическом (включая метрополитен) транспорте.

В соответствии с федеральными законами от 06.10.1999г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»

Федерации» и от 06.10.2003г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» организация транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом отнесена к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления. Организационные, правовые и экономические основы транспортного обслуживания населения в субъектах Российской Федерации и на территории муниципальных образований определяются правовыми актами субъектов Российской Федерации.

Полагаем, что создание федерального органа исполнительной власти, ведающего вопросами автомобильного и городского пассажирского транспорта в настоящее время представляется нецелесообразным.



А.Н. Голомолзин