

## РЕШЕНИЕ

Резолютивная часть решения оглашена «12» июля 2022 года.

Комиссия по рассмотрению споров и разногласий, связанных с установлением и (или) применением регулируемых цен (тарифов), а также иных вопросов о нарушениях законодательства о государственном регулировании цен (тарифов) № 4, утвержденная приказом Федеральной антимонопольной службы от 22.08.2018 № 1178/18 (далее — Комиссия ФАС России), в составе:

<...>,

рассмотрев досудебный спор (разногласия) по заявлению ООО «Южная пригородная пассажирская компания» (далее — регулируемая организация, Заявитель, ООО «ЮППК») (исх. от 11.03.2022 № 1031615, вх. от 11.03.2022 рег. № 41928-ИП/22) (далее – Заявление), возникший с Государственным комитетом по ценам и тарифам Республики Крым (далее – орган регулирования, Комитет) по вопросу установления цен (тарифов) в сфере перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, в присутствии на заседании Комиссии ФАС России (посредством видеоконференц-связи) представителей Комитета в лице <...>, <...>, <...>, представителей ООО «ЮППК» в лице <...>, <...>, <...>, представителя Министерства экономического развития Российской Федерации в лице <...>, представителя Министерства транспорта Российской Федерации в лице <...>,

УСТАНОВИЛА:

В соответствии с Правилами рассмотрения (урегулирования) споров и разногласий, связанных с установлением и (или) применением цен (тарифов), утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 30.04.2018 № 533, а также на основании подпункта (б) пункта 5 Положения о государственном контроле (надзоре) в области регулируемых государством цен (тарифов), утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 27.06.2013 № 543, Комиссией ФАС России рассмотрено заявление (исх. от 11.03.2022 № 1031615, вх. от 11.03.2022 рег. № 41928-ИП/22) (далее – Заявление) о

досудебном споре между ООО «ЮППК» и Государственным комитетом по ценам и тарифам Республики Крым по приказу Комитета от 23.12.2021 № 59/7 «Об установлении экономически обоснованного тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на территории Республики Крым, осуществляемую обществом с ограниченной ответственностью «Южная пригородная пассажирская компания», на 2022 год» (далее – тарифное решение), и установлено следующее.

Тарифы на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении регулируются в соответствии с Федеральным законом от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 17-ФЗ).

Положение о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок и перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством, утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» (далее – Постановление № 643, Положение № 643).

Согласно пункту 19 Положения № 643 Федеральная служба по тарифам утверждает Методические указания (методики) по вопросам государственного регулирования тарифов, сборов и платы, подлежащие применению органами регулирования и субъектами регулирования.

В соответствии с пунктом 5.2.9(32) постановления Правительства Российской Федерации от 30.06.2004 № 331 «Об утверждении положения о Федеральной антимонопольной службе» (далее – Постановление № 331), на основании и во исполнение Конституции Российской Федерации, федеральных конституционных законов, федеральных законов, актов Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации принята методика расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня таких тарифов, сборов и платы за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, и расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые

организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении.

Во исполнение пункта 19 Положения № 643, а также пункта 5.2.9(32) Постановления № 331, приказом ФАС России от 5 декабря 2017 года № 1649/17 утверждена Методика расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (далее – Методика № 1649/17).

Приказом Федеральной службы по тарифам от 19.08.2011 № 506-Т утвержден Порядок рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок (далее – Порядок № 506-Т).

В соответствии с подпунктом «а» пункта 14 Постановления № 643 для определения размера подлежащих установлению тарифов, сборов, платы и дополнительных целевых надбавок, устанавливаемых в соответствии с пунктом 9(1) Постановления № 643, органом регулирования осуществляется расчет необходимой валовой выручки, при этом учитываются расходы, связанные с выполнением работ (оказанием услуг) субъектами регулирования, в том числе:

расходы по обычным видам деятельности (за исключением начисленной амортизации);

расходы, связанные с приобретением и (или) обслуживанием подвижного состава (включая локомотивный и моторвагонный парк), определяемые в том числе на долгосрочный период регулирования с учетом совокупной стоимости владения на протяжении всего срока службы на уровне, обеспечивающем возврат инвестиций, обслуживание и капитальный ремонт соответствующего парка подвижного состава и инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, необходимой для его эксплуатации, технического обслуживания и ремонта, в случае если такие расходы являются договорными обязательствами субъекта регулирования перед соответствующими хозяйствующими субъектами.

В поданном заявлении ООО «ЮППК» считает, что Комитетом нарушены требования законодательства Российской Федерации при установлении тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на 2022 год, оказываемые ООО «ЮППК» на территории

Республики Крым, и просит обязать Комитет произвести перерасчет экономически обоснованного уровня тарифа, с учетом следующего:

1. Учесть расходы на текущий ремонт рельсовых автобусов серии РА-3 в составе необходимой валовой выручки ООО «ЮППК» на 2022 год в размере 28 210,88 тыс. руб. (установлено Комитетом на 2022 год – 0 тыс. руб.).

2. Учесть расходы на капитальный ремонт рельсовых автобусов серии РА-3 в составе необходимой валовой выручки ООО «ЮППК» на уровне 160 869,21 тыс. руб. (установлено Комитетом на 2022 год – 0 тыс. руб.).

С учетом вышеуказанных данных, сумма разногласий по вышеуказанным статьям составляет 189 080,09 тыс. руб.

Комиссия ФАС России обращает внимание на то, что требования регулируемой организации в части заявленной суммы разногласий противоречивы.

Так согласно стр. 4 Заявления величина спора (разногласий) по вышеуказанным статьям составляет 189 080,09 тыс. руб., в то время как разница между утвержденной Комитетом необходимой валовой выручкой ООО «ЮППК» на 2022 год и величиной необходимой валовой выручкой, которую регулируемая организация считает экономически обоснованной (стр. 1 Заявления) составляет 196 267,22 тыс. руб.

С учетом отсутствия подробных пояснений в Заявлении относительно возникшей суммы расхождений, Комиссией ФАС России сделан вывод о том, что итоговая сумма разногласий составляет 189 080,09 тыс. руб. на уровне заявленной регулируемой организации а разрезе статей (подстатей) затрат (текущий и капитальный ремонт).

Утвержденная необходимая валовая выручка для ООО «ЮППК» на 2022 год составляет 907 930,16 тыс. руб., тариф для ООО «ЮППК» установлен на уровне 4,667 руб. за один пассажиро-километр.

Величина необходимой валовой выручки, которую Заявитель считает экономически обоснованной, - 1 104 197,38 тыс. руб., также ООО «ЮППК» считает экономически обоснованным тариф в размере 5,676 руб. за один пассажиро-километр.

Между ООО «ЮППК» и ФГУП «КЖД» заключен договор аренды железнодорожного подвижного состава с экипажем от 03.11.2020 № 94-ДТ/20, согласно которому ФГУП «КЖД» передает ООО «ЮППК» во временное владение и пользование моторвагонный подвижной состав, в том числе подвижной состав РА-3 (заводские номера: 035, 036, 037, 038, 039, 040, 041, 042, 043). Таким образом, ФГУП «КЖД» является

собственником подвижного состава РА-3. Перевозка пассажиров осуществляется новым подвижным составом РА-3 (6 составов в 2-х вагонном исполнении, 3 состава в 3-х вагонном исполнении) с середины 2020 года. Эксплуатация подвижного состава РА-3 согласована Министерством транспорта Республики Крым письмом от 14.07.2020 № 08-19/7470/1.

Регулируемая организация в Заявлении указывает на то, что при установлении тарифа для ООО «ЮППК» на 2022 год органом регулирования не учитывались положения Постановления № 643, а именно подпункт «а» пункта 4 Постановления № 643, согласно которому государственное регулирование тарифов, сборов и платы осуществляется в том числе в целях создания условий для устойчивого безопасного функционирования и динамичного развития железнодорожного транспорта общего пользования.

Также Заявитель обращает внимание на то, что оплата регулируемой организацией капитального ремонта предполагает накопление ФГУП «КЖД» средств на выполнение капитального ремонта с привлечением сторонней организации, имеющей соответствующее разрешение на его выполнение.

При этом ООО «ЮППК» в Заявлении отмечает, что неучет расходов на текущий ремонт влечет за собой в том числе невыполнение дорогостоящего ремонта ТР-3, предусмотренного Частью 3 «Техническое обслуживание и ремонт» Руководства по эксплуатации рельсового автобуса РА-3, утвержденного 753.00.00.00.000-02 РЭ2 – ЛУ (далее – Руководство по эксплуатации), как следствие, невозможность эксплуатации подвижного состава РА-3.

Так, Руководством по эксплуатации не допускается сокращение объема работ по техническому обслуживанию и ремонту, а также запрещается эксплуатация неисправного рельсового автобуса, а также рельсового автобуса, не прошедшего очередное техническое обслуживание и ремонт.

Руководство по эксплуатации содержит перечень мероприятий, осуществляемых при текущем ремонте (ТР-1, ТР-2, ТР-3) пневматического оборудования (Таблица № 5), механического оборудования (Таблица № 7), электрического оборудования (Таблица № 9), радиооборудования (Таблица № 11), системы управления поездом «СКИФ-РА» (Таблица № 13), оборудования ЦИК и видеонаблюдения (Таблица № 15), комплекса БЛОК-М (Таблица № 17), оборудования КТС-ПОС (Таблица № 19), системы АСОТП ПАК «Игла М.5К-Т.У» (Таблица № 21) для подвижного состава РА-3.

Орган регулирования в отзыве на Заявление, направленном в адрес

ФАС России письмом (исх. от 24.03.2022 № 1053/03/1, вх. от 25.03.2022 рег. № 53868-ЭП/22), а также в экспертном заключении об установлении тарифа для регулируемой организации обращает внимание на то, что заявленные ООО «ЮППК» расходы подвижного состава РА-3 в рамках тарифной кампании 2022 года на текущий ремонт в размере 28 210,88 тыс. руб., на капитальный ремонт в размере 160 869,21 тыс. руб. не были учтены органом регулирования в составе необходимой валовой выручки регулируемой организации 2022 года в связи с тем, что в действующей редакции от 10.08.2021 № 3 Методики расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациями в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении и фиксированных ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, оказываемые организацией, владеющей подвижным составом, утвержденной приказом ФАС России от 08.08.2018 № 1109/18 отсутствуют утвержденные показатели ставок «Текущего ремонта» и «Капитального ремонта» для подвижного состава РА-3.

При этом расходы на текущий ремонт и капитальный ремонт подвижного состава РА-3 учитывались органом регулирования в необходимой валовой выручке ООО «ЮППК» на 2021 год в размерах 27 238,05 тыс. руб. и 155 259,95 тыс. руб. соответственно.

В соответствии с пунктом 7 Методики № 1649/17 экономически обоснованный уровень тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении устанавливается в расчете на единицу работы на период регулирования с учетом обеспечения безубыточной деятельности перевозчика и реализации его инвестиционной программы.

Пунктом 8 Методики № 1649/17 установлено, что экономически обоснованный уровень тарифов в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, определяется в соответствии с пунктами 10 - 27 Методики № 1649/17.

На основании пункта 12 Методики № 1649/17 расчет экономически обоснованного уровня тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении по субъектам Российской Федерации выполняется на основе необходимой валовой выручки субъекта регулирования (НВВ).

Согласно пункту 13 Методики № 1649/17 расчет НВВ субъекта регулирования осуществляется на очередной период регулирования на основе данных об экономически обоснованных затратах субъекта регулирования в целом в границах субъекта Российской Федерации, рассчитанных в соответствии с настоящей Методикой с учетом нормативной прибыли и рентабельности.

Согласно пункту 19 Методики № 1649/17 при отражении субъектом регулирования в отчетной документации затрат в объеме, превышающем ранее учтенный при тарифном регулировании объем, их признание осуществляется с позиции экономической обоснованности, а также подконтрольности субъекту регулирования. При подтверждении регулирующим органом субъекта Российской Федерации целесообразности проведения указанных затрат, объем НВВ планового периода увеличивается на соответствующую сумму.

Пунктом 28 Методики № 1649/17 определено, что экономически обоснованными считаются тарифы, обеспечивающие формирование НВВ (необходимой валовой выручки) субъекту регулирования в границах субъекта Российской Федерации.

В соответствии с пунктом 29 Методики № 1649/17 экономически обоснованные тарифы за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, подлежащие регулированию, устанавливаются органом регулирования на основе экономически обоснованных затрат, сформированных в соответствии с Порядком ведения раздельного учета.

Пунктом 35 Методики № 1649/17 экономически обоснованные расходы подразделяются на неподконтрольные и подконтрольные.

К неподконтрольным расходам относятся в том числе расходы по оплате услуг владельца инфраструктуры, расходы по оплате комплексных услуг по обеспечению перевозок.

Согласно пункту 37 Методики № 1649/17 расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на услуги, оказываемые перевозчиками, в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, выполняется на основе расчетных и обосновывающих материалов, представленных субъектами регулирования в регулирующий орган на электронном и бумажном носителях. При этом документы на бумажных носителях (в том числе расчетные таблицы и копии документов) должны быть сброшюрованы, страницы пронумерованы, подписаны руководителем и

уполномоченными должностными лицами субъекта регулирования и заверены печатью субъекта регулирования, при наличии.

В соответствии с пунктом 41 Методики № 1649/17 экономически обоснованные затраты перевозчиков должны включать в том числе:

расходы по обычным видам деятельности, в том числе непосредственно вызываемые этим процессом (производственные) и общехозяйственные расходы (по обслуживанию производства и управлению), а также прочие расходы перевозчиков, относимые на регулируемую деятельность.

расходы перевозчиков, непосредственно вызванные процессом производства при организации железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, подразделяются на специфические (прямые производственные) и общепроизводственные расходы.

В соответствии с пунктом 42 Методики № 1649/17 расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на услуги, оказываемые перевозчиками в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, выполняется с использованием дополнительных документов (обосновывающих изменение затрат и объемных и качественных показателей работы), представленных перевозчиком в том числе по запросу регулирующего органа у субъектов регулирования в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В соответствии с пунктом 43 Методики № 1649/17 при расчете экономически обоснованных затрат орган регулирования учитывает технологические, отраслевые особенности и нормы, связанные с организацией работы железнодорожного транспорта.

На основании пункта 47 Методики № 1649/17 основным методом для расчетов согласно данной Методике является метод экономически обоснованных затрат. При этом экономически обоснованные затраты определяются:

в отчетном периоде - на основе документально подтвержденных данных о расходах перевозчика в отчетном году;

в текущем периоде и на период регулирования - на основе прогноза расходов (затрат) перевозчиков на базе отчетного периода методом индексации и с учетом планируемых расходов перевозчика на основе документально подтвержденных данных о расходах (при наличии таких обоснований).

Пунктом 48 Методики № 1649/17 определено, что прогноз расходов (затрат) перевозчиков в текущем периоде и на период регулирования осуществляется с использованием регулируемых государством цен (тарифов), включая цены (тарифы) на продукцию (услуги) естественных монополий и их прогнозных значений, индексов инфляции, индексов изменения цен производителей промышленной продукции, определяемых прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации и соответствующего субъекта Российской Федерации, доведенных на текущий период и период регулирования; цен, установленных на основании договоров, заключенных по результатам проведения торгов или по иным основаниям, предусмотренным законодательством Российской Федерации, а также на основании данных, полученных методом анализа рынков. При этом в случае осуществления железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении по территории нескольких субъектов Российской Федерации для соответствующего периода применяются параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации. Расчет выполняется согласно Таблице № 6 приложения к Методике № 1649/17.

Согласно пункту 49.1. Методики № 1649/17 определяются прогнозные объемы транспортной работы и перевозок, индексы их изменения для соответствующего периода.

Пунктом 49.6.6 Методики № 1649/17 установлено, что оценка ожидаемых прочих затрат, связанных с оплатой услуг сторонних организаций для выполнения железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, на текущий период (год) и прогноз их на период регулирования.

В соответствии с пунктом 49.6.6.1 Методики № 1649/17 расходы по оплате услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении определяются по тарифам, сборам и платам на такие услуги, установленных федеральным органом исполнительной власти в области регулирования естественных монополий на соответствующий период регулирования (далее - тарифы на оказание услуг инфраструктуры) с учетом установленных понижающих коэффициентов (при наличии решения органа регулирования по данному вопросу), а также запланированных объемов транспортной работы по субъектам Российской Федерации.

Расчет расходов по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на период действия Контракта осуществляется с использованием метода индексации.

Пунктом 49.6.6.2 Методики № 1649/17 установлено, что расходы по оплате комплексных услуг по обеспечению перевозок определяются по каждому виду услуг с учетом ставок платы в отчетном периоде, ожидаемых объемов работы и изменения ставок платы в соответствии с Главой IV к Методике № 1649/17.

В соответствии с пунктом 57 Методики № 1649/17 расчет ставок по указанным видам подвижного состава и видам услуг производится ежегодно на основании:

- данных субъектов Российской Федерации о среднегодовом объеме транспортной работы (по соответствующему измерителю работы) на текущий момент и на перспективу по каждому году жизненного цикла на максимальный нормативный срок службы подвижного состава;
- данных собственника подвижного состава о фактическом наличии подвижного состава на текущий момент и прогнозном наличии подвижного состава по каждому году жизненного цикла на максимальный нормативный срок службы подвижного состава;
- расчета прогнозируемого объема ремонтных событий (событий обслуживания) по каждому году на максимальный нормативный срок службы на основании вышеперечисленного и среднегодового количества ремонтных событий (событий обслуживания) исходя из нормативных сроков проведения обслуживания и ремонта, подтвержденного необходимыми материалами.

В соответствии с пунктом 58 Методики № 1649/17 установление ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении осуществляется в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Комиссия ФАС России считает необходимым отметить, что в соответствии с пунктом 2 статьи 20 Федерального закона № 17-ФЗ, владельцы инфраструктур, перевозчики, грузоотправители (отправители) и другие участники перевозочного процесса в пределах установленной законодательством Российской Федерации о железнодорожном транспорте компетенции обеспечивают в том числе безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда.

Статьей 8 Федерального закона № 17-ФЗ, а также пунктом 7 Методики № 1649/17 предусмотрено, что тариф на услуги субъектов естественных

монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении устанавливается с учетом обеспечения безубыточной деятельности перевозчика.

Учитывая положения Руководства по эксплуатации, необходимость обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также безопасных для жизни и здоровья пассажиров условий проезда, что предусмотрено положениями Федерального закона № 17-ФЗ, а также в условиях учета органом регулирования на 2021 год в составе необходимой валовой выручки ООО «ЮППК» расходов на текущий и капитальный ремонт подвижного состава РА-3, Комиссией ФАС России сделан вывод о целесообразности проведения органом регулирования анализа расходов на текущий ремонт и капитальный ремонт подвижного состава РА-3 в составе необходимой валовой выручки регулируемой организации 2022 года, поскольку эксплуатация подвижных составов при различных пробегах без проведения ремонтов невозможна, запросив у регулируемой организации необходимые для проведения такого анализа обосновывающие материалы. В случае подтверждения экономической обоснованности соответствующими документами, по итогам вышеуказанного анализа учесть расходы на текущий ремонт и капитальный ремонт подвижного состава РА-3 в составе необходимой валовой выручки ООО «ЮППК» на 2022 год на экономически обоснованном уровне.

Руководствуясь пунктом 21 Правил рассмотрения (урегулирования) споров и разногласий, связанных с установлением и (или) применением цен (тарифов), утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 30.04.2018 № 533, а также учитывая положения Федерального закона № 17-ФЗ, Методики № 1649/17, результаты анализа представленных сторонами материалов по существу досудебного спора между ООО «ЮППК» и Государственным комитетом по ценам и тарифам Республики Крым (исх. от 11.03.2022 № 1031615, вх. от 11.03.2022 рег. № 41928-ИП/22), Комиссия ФАС России

РЕШИЛА:

1. Признать Государственный комитет по ценам и тарифам Республики Крым нарушившим положения Федерального закона № 17-ФЗ, а также пункты 7, 8, 41, 42, 43, 47, 57 Методики № 1649/17 при утверждении приказом от 23.12.2021 № 59/7 «Об установлении экономически обоснованного тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на территории Республики Крым, осуществляемую обществом с

ограниченной ответственностью «Южная пригородная пассажирская компания», на 2022 год» тарифов для ООО «ЮППК» на 2022 год.

2. Частично удовлетворить требования, изложенные в заявлении о досудебном урегулировании спора между ООО «ЮППК» и Государственным комитетом по ценам и тарифам Республики Крым (исх. от 11.03.2022 № 1031615, вх. от 11.03.2022 рег. № 41928-ИП/22).

3. Предписать органу исполнительной власти Республики Крым в области государственного регулирования тарифов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок в срок до 01.09.2022 провести дополнительный анализ, в случае подтверждения экономической обоснованности соответствующими документами, учесть расходы по статьям «Текущий ремонт» и «Капитальный ремонт» в экономически обоснованном размере в составе необходимой валовой выручки ООО «ЮППК» на 2022 год в соответствии с мотивировочной частью настоящего решения.

4. Органу исполнительной власти Республики Крым в области государственного регулирования тарифов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок в срок до 01.09.2022 принять и ввести в действие решение о пересмотре тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на территории Республики Крым во исполнение пункта 3 резолютивной части настоящего решения.

5. Об исполнении настоящего решения органу исполнительной власти Республики Крым в области государственного регулирования тарифов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок в течение 5 рабочих дней со дня принятия решения, предусмотренного пунктами 3 и 4 резолютивной части настоящего решения, представить в ФАС России надлежащим образом заверенные копии:

— протокола заседания правления органа исполнительной власти Республики Крым в области государственного регулирования тарифов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, на котором принималось решение во исполнение настоящего решения;

— приказа о пересмотре (установлении) тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении для ООО «ЮППК», принятого в рамках исполнения настоящего решения;

— экспертного заключения органа исполнительной власти Республики

Крым в области государственного регулирования тарифов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок по результатам пересмотра (установления) тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении для ООО «ЮППК», в котором отражены результаты исполнения настоящего решения, с приложением смет (калькуляций) по расчету необходимой валовой выручки с указанием всех входящих в нее статей затрат и объемов реализации услуг (в том числе в среднем по году) в формате Excel с функционирующими формулами, по установлению тарифа для ООО «ЮППК».

6. В остальной части заявленных ООО «ЮППК» требований отказать.