

## РЕШЕНИЕ

Резолютивная часть решения оглашена «10» июля 2024 года.

Комиссия по рассмотрению споров и разногласий, связанных с установлением и (или) применением регулируемых цен (тарифов) в сфере железнодорожного транспорта № 4, утвержденная приказом Федеральной антимонопольной службы от 22.08.2018 № 1178/18 (далее — Комиссия ФАС России), в составе:

Председателя Комиссии ФАС России:

Пузыревского С.А. - статс-секретаря-заместителя руководителя ФАС России; Заместителя председателя Комиссии ФАС России:

<...>;

Членов Комиссии ФАС России:

<...><...><...>

рассмотрев досудебный спор (разногласия) по заявлению АО «ЦППК» (исх. от 16.02.2024 № б/н, вх. от 16.02.2024 № 26300/24) (далее – Заявление), возникший с Комитетом по ценам и тарифам Московской области (далее - Комитет) и Департаментом экономической политики и развития города Москвы (далее — Департамент) (исх. от 16.02.2024 № б/н, вх. от 16.02.2024 № 26300/24) по вопросу установления цен (тарифов) в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, в присутствии на заседании Комиссии ФАС России (посредством видео-конференц-связи) представителей Комитета по ценам и тарифам Московской области в лице <...><...><...>, представителя Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области в лице <...> представителей Департамента экономической политики и развития города Москвы в лице <...><...><...> представителей АО «ЦППК» 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, Комиссией ФАС России по рассмотрению споров и разногласий, связанных с установлением и (или) применением регулируемых цен (тарифов) в сфере железнодорожного транспорта № 4 (далее – Комиссия ФАС России) рассмотрено заявление (исх. от 16.02.2024 № б/н, вх. от 16.02.2024 рег. № 26300/24) (далее – Заявление) о досудебном споре между АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (далее – Заявитель, регулируемая организация, АО «Центральная ППК», АО «ЦППК»), Департаментом экономической политики и развития города Москвы (далее – Департамент, орган регулирования) и Комитетом по ценам и тарифам Московской области (далее – Комитет, орган регулирования) (совместно- органы регулирования, Регуляторы) по распоряжению Комитета от 17 ноября 2023 № 200–Р «Об установлении экономически обоснованного уровня тарифа на перевозки пассажиров железнодорожных транспортом общего пользования по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на территории Московской области Акционерному обществу «Центральная пригородная пассажирская компания» на 2023 год» (далее – тарифное решение), и установлено следующее.

Распоряжением Комитета от 17 ноября 2023 № 200 –Р «Об установлении экономически обоснованного уровня тарифа на перевозки пассажиров железнодорожных транспортом общего пользования по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на территории Московской области Акционерному обществу «Центральная пригородная пассажирская компания» на 2023 год» для АО «Центральная ППК» установлен экономически обоснованный тариф на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на территории Москвы и Московской области на 2023 год в размере 4,24 руб./пасс.-км. (льготный тариф установлен на уровне 3,34 руб./пасс.-км.).

Утвержденная необходимая валовая выручка (далее – НВВ) для АО «ЦППК» на 2023 год составляет 67 722 902 тыс. руб., заявленная – 68 582 610 тыс. руб., соответственно разница, заявленная АО «ЦППК» к дополнительному учету составляет 859,7 млн. руб. Тариф для АО «ЦППК» заявлен в размере 4,3 руб./пасс.-км. (пересчитан экспертным способом) (изначально в заявке в адрес органа регулирования заявлен на уровне

4,92 руб./пасс.-км., НВВ заявлена на уровне 78 690 044 тыс. руб.).

В поданном заявлении АО «ЦППК» считает, что Комитетом и Департаментом нарушены требования законодательства Российской Федерации при установлении тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на 2023 год, оказываемые АО «ЦППК» по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на территории Московской области, и просит произвести перерасчет экономически обоснованного уровня тарифа на 2023 год и учесть в полном размере экономически обоснованные затраты в размере 859,7 млн. руб., в том числе по следующим статьям затрат:

1) Прочие расходы по статье «Налоги, не относящиеся к обычным видам деятельности - квотирование рабочих мест на МТУ» за 2021, 2023 годы в размере 55,8 млн. руб.;

2) Корректировка необходимой валовой выручки (НВВ) на период регулирования по итогам отчетного периода 2020-2021 года на сумму выпадающих доходов от перевозок региональных льготников Москвы и Московской области в размере 363,4 млн. руб.;

3) Корректировка необходимой валовой выручки (НВВ) на период регулирования по итогам отчетного периода 2020-2021 годов на сумму выпадающих доходов от перевозок федеральных льготников в размере 173,7 млн. руб.;

4) Расчет расходов по статье «Сверхнормативные затраты на лизинг в составе экономически обоснованных затрат на 2021, 2023 годы» в размере 266,8 млн. руб.

В этой связи, руководствуясь пунктом 5.3.35 Положения о Федеральной антимонопольной службе, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 30.06.2004 № 331, постановлением Правительства РФ от 30.04.2018 № 533 «Об утверждении Правил рассмотрения (урегулирования) споров и разногласий, связанных с установлением и (или) применением цен (тарифов), о внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 9 января 2009 г. № 14 и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации», Заявитель просит Федеральную антимонопольную службу удовлетворить следующие требования:

1. Признать, что экономически обоснованный тариф на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на

территории Москвы и Московской области на 2023 год установлен с нарушением положений законодательства Российской Федерации о государственном регулировании тарифов в сфере железнодорожного транспорта в пригородном сообщении;

2. Признать, что необходимая валовая выручка, определенная Регуляторами в целях установления экономически обоснованного тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на территории Москвы и Московской области на 2023 год, определена с нарушением положений законодательства Российской Федерации о государственном регулировании тарифов в сфере железнодорожного транспорта в пригородном сообщении;

3. Признать экономически обоснованной величину необходимой валовой выручки, не принятую Регуляторами при расчете экономически обоснованного тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на территории Москвы и Московской области на 2023 год, в размере 859,7 млн. руб. и включить ее в общий объем необходимой валовой выручки, определенный Тарифными органами на 2023 год, в том числе по статьям:

- Прочие расходы по статье «Налоги, не относящиеся к обычным видам деятельности - квотирование рабочих мест на МТУ» за 2021, 2023 гг., в размере 55,8 млн. руб.;

- Корректировка необходимой валовой выручки (НВВ) на период регулирования по итогам отчетного периода 2020 и 2021 гг. на сумму выпадающих доходов от перевозок региональных льготников Москвы и Московской области в размере 363,4 млн. руб.;

- Корректировка необходимой валовой выручки (НВВ) на период регулирования по итогам отчетного периода 2020-2021 гг. на сумму выпадающих доходов от перевозок федеральных льготников в размере 173,7 млн. руб.

- «Затраты на лизинг в составе экономически обоснованных затрат на 2021, 2023гг.» в размере 266,8 млн. руб.

4. Обязать Департамент экономической политики и развития города Москвы, Комитет по ценам и тарифам Московской области установить экономически обоснованный тариф на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на территории

Москвы и Московской области на 2023 год, обеспечивающий безубыточность деятельности Заявителя, определив при этом размер необходимой валовой выручки на 2023 год в экономически обоснованном размере с учетом устранения допущенных нарушений при определении статей, заявленных на спор.

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).

Приказом Минтранса России от 23.10.2018 № 373 утвержден Порядок ведения отдельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок (далее – Порядок разделения № 373, Порядок № 373).

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 соответствии с пунктом 5 Методики № 1649/17 определение экономически обоснованного уровня тарифов, в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации,

осуществляется в соответствии с пунктами 10 - 27 Методики № 1649/17, на основе экономически обоснованного уровня затрат на такие перевозки, исчисленных согласно Главам II и III, в том числе на комплексные услуги по обеспечению перевозок, с учетом методологических особенностей Главы IV. Расчеты осуществляются органами регулирования не чаще 1 (одного) раза в календарный год (за исключением случаев изменения финансово-экономических и объемных показателей деятельности субъектов регулирования в связи с осуществлением мероприятий, направленных на обеспечение санитарно-эпидемического благополучия населения на территории Российской Федерации и предотвращение распространения заболевания, представляющего опасность для окружающих).

Пунктом 7 Методики № 1649/17 установлено, что 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.

По результатам проведенного анализа материалов по заявленным статьям разногласий Комиссия ФАС России отмечает следующее.

В соответствии с положениями пунктов 11, 38 Методики № 1649/17, а также пункта 2.3 Соглашения между Правительством Москвы и Правительством Московской области об организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом, заключенного 28.04.2011, тарифное регулирование железнодорожных перевозок в пригородном сообщении по территории города Москвы и Московской области осуществляется уполномоченными органами исполнительной власти указанных субъектов Российской Федерации совместно, также устанавливаются единые тарифы по территории ЦТУ.

Для выполнения вышеуказанных норм решение об установлении единого уровня тарифа в пределах ЦТУ на 2023 год согласовано на заседании Комиссии по тарифному регулированию при Объединенной коллегии исполнительных органов государственной власти Москвы и Московской области (далее - Тарифная Комиссия), что подтверждается протоколом от 16.11.2023 № 4.

Распоряжением Комитета от 17.11.2023 № 200-Р «Об установлении

экономически обоснованного уровня тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на территории Московской области Акционерному обществу «Центральная пригородная пассажирская компания» на 2023 год» ЦППК установлен единый тариф в размере 4,24 руб./пасс- км.

Тарифы, утвержденные распоряжением № 200-Р, рассчитаны Комитетом с применением метода экономически обоснованных затрат.

В соответствии с пунктом 47 Методики № 1649/17 основным методом для расчетов 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).

## **1. Прочие расходы по статье «Налоги, не относящиеся к обычным видам деятельности - квотирование рабочих мест на МТУ» за 2021, 2023 годы.**

Регулируемой организацией в составе прочих затрат расходы по статье «Налоги, не относящиеся к обычным видам деятельности - квотирование рабочих мест на МТУ», заявлены в размере 55,8 млн руб., а именно:

- за 2021 год (фактические расходы по отчетному периоду) - 23,1 млн руб.;
- за 2023 год (плановые расходы в периоде регулирования) - 32,7 млн руб.

В качестве обосновывающих документов АО «ЦППК» представлены следующие материалы:

- письмо ЦППК от 22.06.2023 № 12606-23 (вх. от 29.06.2023 № 32Вх-4047) с пояснениями о формировании платежей по квотированию рабочих мест;
- сведения о выполнении установленной квоты за 3, 4 кварталы 2021 года, 1, 2 кварталы 2022 года.

В соответствии с Законом города Москвы от 22.12.2004 № 90 «О

квотировании рабочих мест» (далее - Закон № 90) и постановлением Правительства Москвы от 04.08.2009 № 742-ПП «Об утверждении Положения о квотировании рабочих мест в городе Москве» установлена обязанность отдельных юридических лиц (среднесписочная численность персонала которых превышает 100 чел.) оплачивать в бюджет г. Москвы «компенсационные платежи» в случае отсутствия в штате: несовершеннолетних в возрасте от 14 до 18 лет; лиц из числа детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, в возрасте до 23 лет; выпускников учреждений начального и среднего профессионального образования в возрасте от 18 до 24 лет, высшего профессионального образования в возрасте от 21 год до 26 лет, ищущие работу впервые (в соответствующем рассчитанной квоте количестве).

Пунктом 2 статьи 3 Закона № 90 установлено, что работодатель самостоятельно рассчитывает размер квоты исходя из среднесписочной численности работников, занятых на территории города Москвы.

При этом указанные затраты не учтены в составе регулируемого тарифа АО «ЦППК» органами регулирования на основании представленного Департаментом экономической политики и развития города в рамках тарифной кампании Отчета Федеральной антимонопольной службы о наблюдении за соблюдением обязательных требований от 24.05.2023 № 31 -13446-с/23 (письмо ФАС России от 25.05.2023 № 31/40844/23 (далее - Отчет), согласно которому в пункте 1 «Прочие налоги и сборы» раздела II указано, что порядок ведения отдельного учета субъектов регулирования содержит перечень расходов, которые несет организация в процессе осуществления деятельности. При этом не все затраты, перечисленные в указанном перечне, подлежат включению в состав регулируемых тарифов. Так, согласно выводам ФАС России, отраженным в Отчете, отмечается, что при компенсации органом регулирования за счет тарифных источников штрафных санкций у регулируемых организаций отсутствует стимул по привлечению в штат соответствующих категорий персонала, что приводит к отсутствию ведения в организации работы по привлечению в штат указанных категорий граждан, либо отсутствию заинтересованности по проведению такой работы.

Таким образом, на основании пункта 19 Методики № 1649/17, а также позиции ФАС России, отраженной в отчете, Комитетом и Департаментом из расчета необходимой валовой выручки (далее - НВВ) ЦППК на 2023 год с учетом ее корректировки по итогам отчетного периода были в полном объеме исключены выплаты, осуществляемые в бюджет города Москвы.

Учитывая вышеизложенные обстоятельства, Комиссия ФАС России полагает позицию органов регулирования в указанной части обоснованной ввиду того, что посредством возврата такой платы за счет тарифных источников у организации при таком регулировании отсутствует стимул по привлечению в штат соответствующих категорий персонала. Нетрудоустроенность граждан указанных категорий является следствием отсутствия ведения в организации работы по привлечению в штат указанных категорий граждан либо отсутствия заинтересованности по проведению такой работы в условиях компенсации указанных средств за счет регулируемого вида деятельности. В этой связи Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения АО «ЦППК» заявленных требований по статье «Прочие расходы по статье «Налоги, не относящиеся к обычным видам деятельности - квотирование рабочих мест на МТУ» за 2021, 2023 годы».

## **2. Корректировка НВВ на период регулирования по итогам отчетного периода 2020-2021 гг. на сумму выпадающих доходов от перевозок региональных льготников Москвы и Московской области.**

Организацией размер корректировки НВВ на 2023 год на сумму выпадающих доходов от перевозок региональных льготников г. Москвы и Московской области, не покрытых возмещением из бюджетов города Москвы и Московской области (далее - МО), заявлен в сумме 363,4 млн рублей (в т.ч. из бюджета Московской области - 246,9 млн. руб.), а именно:

- 2020 год (отчетный период) - 269,6 млн руб. (в т.ч. МО - 208,5 млн. руб., Москва – 61,1 млн. руб.);

- 2021 год (отчетный период) - 93,8 млн руб., (в т.ч. МО - 38,4 млн. руб., Москва – 55,4 млн. руб.).

АО «ЦППК» в 2020-2021 гг. осуществлено оформление проездных документов (билетов) отдельным категориям граждан, для которых установлены меры социальной поддержки. АО «ЦППК» обязуется оформить проездные документы (билеты) пассажирам, при предъявлении гражданами документов, содержащих информацию о праве на льготы.

Нормативными правовыми актами Москвы и Московской области из региональных бюджетов предусмотрен механизм возмещения получаемой за перевозку региональных льготников разницы.

Оплата оказанных услуг перевозки для льготных категорий граждан Москвы и Московской области производится ежемесячно на основании договоров о предоставлении субсидии, заключенных между перевозчиком и Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы и Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области на основании отчетности, подтвержденной ГУП «МСР» в части оформлений льготных проездных документов по специальной карте Москвы, и ГКУ МО «ЦБДДМО» - в аналогичной части Московской области.

Ввиду отклонения уполномоченными органами поездок, оформленных с нарушениями (по причинам «карта заблокирована», «дата оформления льготного проездного документа (далее- ЛПД) не соответствует датам начала и окончания оформленного ЛПД», «карта не зарегистрирована», «ЛПД оформлена льготнику федерального значения», «ЛПД не соответствует справочнику маршрута», «ЛПД не соответствует справочнику тарифов», «нерегламентированные периоды», «ЛПД оформлено льготнику Федерального статуса» и так далее), у АО «ЦППК» возникают недополученные доходы от перевезенных пассажиров, первоначально квалифицированных в качестве «региональных льготников», впоследствии при проверке - в качестве «не подтвержденных».

В соответствии с требованиями действующего законодательства РФ компания обязана оформлять проездные документы гражданам-получателям социальной услуги по электронной карте, содержащей информацию о праве на льготы в электронном виде, или справке на бумажном носителе, подтверждающей право на льготу, при предъявлении документа, удостоверяющего личность и статус получателя льготы.

Следовательно, АО «ЦППК» при оформлении проездных документов руководствуется только предоставляемыми пассажиром документами и информацией, но не имеет возможности проверить достоверность данных, указанных в документах, данным о льготах, внесенных в базу данных, поскольку прямой (непосредственный) доступ к базам уполномоченных в соответствующих субъектах РФ организаций/органов у АО «ЦППК» отсутствует.

Вместе с тем, между сведениями, учтенными в базе данных, и сведениями в документах, предоставляемых пассажиром, есть существенные расхождения.

В результате сверки реестров проездных документов многие льготные проездные документы, подтвержденные компанией, либо бумажными документами, впоследствии отклоняются уполномоченными

организациями, как оформленные в отсутствие правовых оснований, что приводит к неполной компенсации перевозчику выпадающих доходов и возникновению у него убытков.

В этой связи, регулируемая организация заявляет сумму за проезд льготных пассажиров, которая не была компенсирована за счет бюджета, для учета в тарифе. Позиция органов регулирования сводится к тому, что указанные расходы возникли по вине регулируемой организации, в связи с чем не подлежат компенсации из тарифного источника.

В качестве обосновывающих документов регулируемой организацией представлены следующие материалы:

- акты инвентаризации дебиторской задолженности;
- приказы о списании дебиторской задолженности;
- дополнительные соглашения к Соглашению о предоставлении из бюджета Московской области субсидии;
- оборотно-сальдовые ведомости по 63 счету за 2021, 2022 годы;
- иные материалы, письма, пояснительные записки, расчеты и другие.

В соответствии с пунктом 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.

Согласно пункту 16 Методики № 1649/17 расчет нормативной чистой прибыли производится, в том числе, на основании резервов, сформированных в соответствии с пунктом 70 Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации, утвержденного приказом Минфина России от 29.07.1998 № 34н, и обосновывающими документами.

Вышеуказанные нормы федерального законодательства также изложены в письме ФАС России от 06.10.2022 № ПИ/92439/22 в адрес ЦППК в ответ на запрос от 09.09.2022 № 16941 -22 об обоснованности включения перевозчиком в расчет НВВ резерва по сомнительным долгам (далее - РСД) в отношении выпадающих доходов от перевозок льготных категорий граждан.

При этом Комиссия ФАС России отмечает, что согласно указанному письму от 06.10.2022 № ПИ/92439/22 обоснованность включения резервов по сомнительным долгам вследствие возникновения выпадающих доходов от перевозок льготных категорий граждан в необходимую валовую выручку субъекта регулирования оценивается органом регулирования субъекта Российской Федерации на предмет экономической обоснованности.

Органы регулирования в свою очередь отмечают, что в соответствии с разъяснениями ФАС России в адрес Правительства Московской области в части учета расходов по РСД в иных сферах тарифного регулирования учет расходов по РСД возможен на основании представленных регулируемой организацией обосновывающих документов, в том числе документов бухгалтерского учета, подтверждающих осуществление проводок по счетам учета сомнительных долгов (доначисление, взыскание, списание и иные операции), информации о ведении претензионно-исковой работы с должниками, с последующим анализом фактических кассовых разрывов, безнадежной дебиторской задолженности и контролем движения резерва по сомнительным долгам в рамках дальнейшего тарифного регулирования в соответствии с положениями законодательства Российской Федерации.

Таким образом, РСД, возникший вследствие возникновения выпадающих доходов от перевозок льготных категорий граждан, оценивается органом регулирования субъекта Российской Федерации на предмет экономической обоснованности, в том числе с позиции подконтрольности субъекту регулирования.

При оценке экономической обоснованности заявленных Организацией РСД (недополученных доходов) в отношении выпадающих доходов от перевозок льготных категорий граждан за 2020, 2021 годы органами регулирования были установлены следующие обстоятельства.

Главным распорядителем бюджетных средств в отношении расходов на покрытие выпадающих доходов от перевозок отдельных категорий граждан Московской области на железнодорожном транспорте пригородного сообщения является Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области (далее - МТДИ МО).

МТДИ МО письмами от 17.07.2023 № 22 Исх-11895 и от 25.09.2023 № 22Исх-16364 (о направлении протокола совещания от 14.09.2023 с участием МТДИ МО и ЦППК, на котором рассмотрены вопросы о разногласиях по оплате РСД в отношении льготных категорий граждан Московской области на сумму 246,8 млн руб.) в адрес Комитета и ЦППК

направлены разъяснения по вопросу подтверждения информации в отношении некомпенсированных потерь в доходах ЦППК от перевозки отдельных категорий граждан, для которых установлены меры социальной поддержки, в том числе информацию за 2020 и 2021 годы, содержащуюся в базе данных модуля «Учёт поездок льготных категорий граждан» Системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и перевозки багажа на общественном транспорте Московской области, учета проданных билетов и совершенных поездок (копии прилагаются), а именно:

1. ЦППК неоднократно сообщалось, что обработка данных, в том числе дополнительных, производилась и будет производиться ГКУ «ЦБДД МО» в соответствии с требованиями разделов II и IV Регламента информационного взаимодействия между организациями железнодорожного транспорта, осуществляющим перевозку пассажиров по маршрутам перевозок железнодорожным транспортом пригородного сообщения, государственным казенным учреждением Московской области «Центр безопасности дорожного движения Московской области» и Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области, утвержденного распоряжением Министерства от 30.06.2021 № 340-Р.

2. По информации ГКУ «ЦБДДМО» в период с 2019 по 2022 гг. ЦППК неоднократно представляло информацию по льготным проездным документам, оформленным по социальным картам жителя Московской области (далее - ЛПД), оформленных со следующими нарушениями: «карта заблокирована», «дата оформления ЛПД не соответствует датам начала и окончания оформленного ЛПД», «карта не зарегистрирована», «ЛПД оформлена льготнику федерального значения», «ЛПД не соответствует справочнику маршрута», «ЛПД не соответствует справочнику тарифов», «нерегламентированные периоды», «ЛПД оформлено льготнику Федерального статуса».

3. К оплате были приняты завершённые поездки, которые оплачены на основании отчетных форм, полученных от АО «ЦППК» в соответствии с действующим Регламентом. Остальные поездки были отклонены уполномоченным органом при обработке в соответствии с положениями действующего Регламента (сведения о поездках не представлялись в установленные Регламентом сроки).

4. Дополнительно проведенная МТДИ МО проверка также установила, что все отклонения были выполнены в соответствии с положениями Регламента.

5. МТДИ МО до АО «ЦППК» доведена информация об усилении контроля

за проверкой информации, передаваемой в ГКУ «ЦБДДМО» согласно вышеуказанному Регламенту.

Кроме того, в Комитет была направлена информация Департамента транспорта и развития дорожной инфраструктуры города Москвы от 28.06.2023 № 61-04-5907/23 об активной работе АО «ЦППК» по своевременной блокировке находящихся в стоп-листах или незарегистрированных социальных карт Москвича, только с 2022 года.

Таким образом, органами исполнительных власти Москвы и Московской области на тарифной комиссии от 16.11.2023 в составе НВВ на 2023 год с учетом ее корректировки по итогам отчетного периода в полном объеме не учтен РСД (недополученные доходы) в отношении выпадающих доходов от перевозок льготных категорий граждан г. Москвы и Московской области в связи с отсутствием подконтрольной АО «ЦППК» работе по непринятым поездкам льготных категорий граждан Московской области и Москвы.

Согласно пункту 49.1.4. Методики № 1649/17 и пассажирооборот в разрезе субъектов Российской Федерации определяется с учетом Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утверждаемого федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, то есть с распределением пассажиро-километровой работы по субъекту следования (с учетом субъекта отправления, субъекта следования и субъекта прибытия и протяженности соответствующих участков с указанием их принадлежности к субъекту Российской Федерации).

Орган регулирования при определении объемных и качественных показателей пассажирских перевозок, влияющих на величину экономически обоснованных затрат и используемых в расчетах, руководствуется Контрактом или официальными данными органа исполнительной власти субъекта Российской Федерации в сфере транспорта. В случае отклонения планового значения пассажирооборота на период регулирования и фактически сложившегося пассажирооборота по отчетным данным этого периода, орган регулирования учитывает данные изменения при рассмотрении размера экономически обоснованного тарифа в последующие периоды.

В рамках рассмотрения разногласий регулируемой организацией представлен исчерпывающий перечень сводной информации по категориям отклоненных поездок в рамках наименования ошибок. Так, согласно указанной информации основными причинами возникновения недополученных доходов от перевозок региональных льготников АО

«ЦППК» являются независимые от организации причины, связанные с несистемными ошибками при заполнении стоп-листов или сверки стоп листов, которые находятся вне зоны ответственности АО «ЦППК», а именно по причинам ошибочного вывода из «стоп-листа» всех граждан, без проведения выверки «стоп-листов» на предмет их корректности в период окончания ограничений по передвижению в рамках преодоления «ковидного» режима, а также не предпринявших мер по своевременному внесению изменений в нормативные акты субъектов РФ в рамках учета незавершенных поездок по системе «Fast-Track» (с применением валидатора) при запуске Московских центральных диаметров, когда была реализована возможность пересадки из метро на пригородные электропоезда без обращения в кассу при оформлении проезда для льготных категорий граждан, не предпринявших мер по своевременному внесению соответствующих станций отправления в справочнике станций, а также иных случаях, когда убытки регулируемой организации, возникшие от регулируемого вида деятельности, напрямую возникли по независимым от организации причинам.

Так в рамках рассмотрения досудебного спора АО «ЦППК» в отношении жителей г. Москвы, для которых установлены меры социальной поддержки, регулируемая организация отмечает следующее. Регламентом формирования отчетов об оказанных услугах по бесплатному и льготному проезду на пригородном железнодорожном транспорте, утвержденным заместителем Мэра Москвы в Правительстве Москвы, Руководителем Департамента транспорта и развития дорожной инфраструктуры г. Москвы Ликсутовым М.С. от 31.12.2019, определены порядок, условия и форма взаимодействия АО «Центральная ППК» и уполномоченного органа города Москвы ГУП «Московский социальный регистр» (далее - ГУП «МСР») с целью формирования данных для обеспечения предоставления субсидий АО «Центральная ППК», осуществляющему транспортное обслуживание пригородным железнодорожным транспортом отдельных льготных категорий жителей города Москвы, и их учета при оформлении отчетов для органов исполнительной власти города Москвы. (далее - Регламент г. Москвы).

В соответствии с пунктом 1.4.3 Регламента г. Москвы на ГУП «МСР» возложена обязанность по ведению следующих справочников:

- причины постановки в стоп-лист;
- причины отказа в регистрации данных;
- документ, удостоверяющий личность.

Кроме того, подпунктами 2.4-2.5 Регламента г. Москвы предусмотрен

порядок передачи ГУП «МСР» информации по справочникам один раз в сутки до 17-00 по московскому времени, кроме выходных и праздничных дней.

Следовательно, информация о наличии права на получение отдельными категориями граждан мер социальной поддержки в виде льготного проезда на пригородном железнодорожном транспорте поступает в адрес Заявителя с задержкой, а ответственность за достоверность указанных данных возложена на ГУП «МСР».

В отношении жителей Московской области, для которых установлены меры социальной поддержки, регулируемая организация отмечает следующее. Регламентом информационного взаимодействия между организациями железнодорожного транспорта, осуществляющими перевозку пассажиров по маршрутам перевозок железнодорожным транспортом пригородного сообщения, государственным казенным учреждением Московской области «Центр безопасности дорожного движения Московской области» (далее – ГКУ «ЦБДДМО») и Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области (далее – МТДИ МО), утвержденным распоряжением МТДИ МО от 05.02.2020 № 73-Р (далее – Регламент МО), определены состав, формат данных, сроки и способы информационного взаимодействия в целях подготовки, представления, подтверждения и проверки информации об общем количестве поездок по разовым билетам и об общей стоимости поездок, совершенных отдельными категориями граждан, имеющих место жительства в Московской области, которым установлены меры социальной поддержки по проезду, и об объеме средств на покрытие транспортным организациям выпадающих доходов, возникающих в связи с оказанием мер социальной поддержки по проезду на железнодорожном транспорте пригородного сообщения.

В соответствии с пунктом 4 Регламента МО обязанность по передаче в адрес АО «Центральная ППК», один раз в сутки, за исключением выходных и праздничных дней, возлагается на ГКУ «ЦБДДМО», в том числе следующей информации:

- паспорт Социальной карты Московской области (далее - СКМО);
- стоп-лист по СКМО.

Следовательно, информация о наличии права на получение отдельными категориями граждан мер социальной поддержки в виде льготного проезда на пригородном железнодорожном транспорте поступает в адрес Заявителя с задержкой, а ответственность за достоверность указанных данных возложена на ГКУ «ЦБДДМО».

Отдельно регулируемой организацией отмечается об отсутствии у АО «ЦППК технической возможности сформировать отчетные материалы о льготных проездных документах, оформленных посредством систем «Fast-Track» ранее декабря 2020 года, ввиду особенности системы функционирования системы «Fast-Track». Так, 21 ноября 2019 года было открыто движение по Московским центральным диаметрам (далее - МЦД), связывающее город Москву и Московскую область, с возможностью пересадок на метро, Московское центральное кольцо (МЦК) и автотранспорт, работающее в режиме наземного метро.

В целях удобства проезда льготных категорий пассажиров Москвы и Московской области, в декабре 2019 года запущен проект по оформлению проездных документов, посредством системы «Fast-Track». Данный проект позволяет осуществить оформление проездных документов, минуя обращение в билетную кассу, путем валидации социальной карты в начале и в конце поездки.

Однако, в ходе реализации проекта «Fast-Track», возникли ситуации, когда пассажир не осуществляет валидацию либо в начале, либо в конце поездки, что приводит к возникновению незавершенных поездок. Общий объем незавершенных поездок за период декабрь 2019 г. и 9 месяцев 2020 года составил 1 417 тыс. поездок или 46% от всех совершенных поездок за указанный период.

О сложившейся ситуации АО «Центральная ППК» неоднократно уведомляло заинтересованные стороны (письмо от 30.03.2020 №5824-20, письмо в МТДИ от 08.05.2020 № 7945-20, письмо в МТДИ от 14.12.2020 № 22167-20).

Кроме указанного АО «ЦППК» отмечает о причинах отклонения перевозок региональных льготников по «стоп-листам», напрямую связанных с несвоевременными действиями уполномоченных органов Москвы и Московской области, не предпринявших мер по проведению выверки «стоп-листов» на предмет их корректности и полноты, несмотря на обращения Перевозчика (АО «ЦППК»), по причинам ошибочного вывода уполномоченными органами субъектов РФ из «стоп-листа» всех граждан, без проведения выверки «стоп-листов» на предмет их корректности в период окончания ограничений по передвижению в рамках преодоления «ковидного» режима.

В условиях того, что АО «Центральная ППК» не имеет технической возможности для сверки документов и/или электронной карты, содержащей информацию о праве на льготу в электронном виде, предоставляемых пассажирами при оформлении проездных документов (билетов), в режиме «онлайн», информация о наличии права на получение

отдельными категориями граждан мер социальной поддержки в виде льготного проезда на пригородном железнодорожном транспорте поступает в адрес АО «ЦППК» с задержкой, у компании отсутствуют инструменты, позволяющие полностью исключить выпадающие доходы от перевозки региональных льготников города Москвы и Московской области.

В этой связи органам регулирования необходимо провести анализ выпадающих доходов от перевозок региональных льготников Москвы и Московской области на предмет причин возникновения убытков по независимым от организации причинам в том числе в тех случаях, когда отклонение перевозок региональных льготников по «стоп-листам» явилось следствием действий уполномоченных органов Москвы и Московской области, не предпринявших мер по проведению выверки «стоп-листов» на предмет их корректности и полноты, несмотря на обращения Перевозчика (АО «ЦППК»), по причинам ошибочного вывода уполномоченными органами субъектов РФ из «стоп-листа» всех граждан, без проведения выверки «стоп-листов» на предмет их корректности в период окончания ограничений по передвижению в рамках преодоления «ковидного» режима, а также не предпринявших мер по своевременному внесению изменений в нормативные акты субъектов РФ в рамках учета незавершенных поездок по системе «Fast-Track» (с применением валидатора) при запуске Московских центральных диаметров, когда была реализована возможность пересадки из метро на пригородные электропоезда без обращения в кассу при оформлении проезда для льготных категорий граждан, не предпринявших мер по своевременному внесению соответствующих станций отправления в справочнике станций, а также иных случаях, когда убытки регулируемой организации, возникшие от регулируемого вида деятельности, напрямую возникли по независимым от организации причинам.

Учитывая вышеизложенные факты органам исполнительной власти Москвы и Московской области необходимо дополнительно проанализировать выпадающие/недополученные доходы от перевозок региональных льготников Москвы и Московской области за 2020-2021 гг. с учетом доводов, отраженных в настоящем пункте настоящего решения, по итогам анализа учесть расходы/недополученные доходы по данной статье затрат на экономически обоснованном уровне, при необходимости запросив у АО «ЦППК» данные, обосновывающие и расшифровывающие факты несения недополученных доходов.

### **3. Корректировка НВВ на период регулирования по итогам отчетного**

**периода 2020-2021 годов на сумму выпадающих доходов от перевозок Федеральных льготников.**

Организацией размер корректировки НВВ на 2023 год на сумму выпадающих доходов от перевозок федеральных льготников, не покрытых возмещением из федерального бюджета, был заявлен в сумме 173,67 млн рублей, а именно:

2020 год (отчетный период) - 71,84 млн руб.;

2021 год (отчетный период) - 101,83 млн руб.

В качестве обосновывающих документов представлены следующие материалы:

- акты инвентаризации дебиторской задолженности;
- оборотно-сальдовые ведомости по 63 счету за 2021, 2022 годы;
- государственные контракты на оказание услуги по перевозке граждан - получателей социальной услуги железнодорожным транспортом пригородного сообщения;
- иные материалы, письма, пояснительные записки, расчеты и другие.

Отчисления в резервный фонд в части федеральных льготников формируются

в объеме разницы между выпадающими доходами на перевозку федеральных льготников по стоимости разового полного проездного документа (билета) и суммой возмещения, получаемой за перевозку федеральных льготников в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29.12.2004 № 864 и нормативными документами Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации, устанавливающими нормативы финансовых затрат в месяц на одного гражданина, получающего государственную социальную помощь в виде социальной услуги по проезду на железнодорожном транспорте пригородного сообщения (компенсируются перевозчику исходя из количества федеральных льготников и норматива затрат за перевозку одного федерального льготника).

Оформление проездного билета на проезд льготной категории граждан осуществляется перевозчиком на основании предъявленного документа, подтверждающего льготный статус пассажира (справка, электронная социальная карта), при этом одновременно производится зачисление стоимости поездки в доходы для последующей компенсации из соответствующего бюджета.

Оплата оказанных услуг перевозки для получателей социальных услуг федерального уровня производится на основании соответствующего государственного контракта. В случае, когда сумма государственного контракта меньше, чем фактический объем перевозок, согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 27.03.2019 № 320 невозмещенная в рамках государственного контракта сумма подлежит возмещению со стороны Федерального агентства железнодорожного транспорта по итогам подтверждения Пенсионным фондом Российской Федерации корректности персонифицированного реестра оформленных разовых билетов.

На основании пункта 3 статьи 8 Федерального закона № 17-ФЗ потери в доходах перевозчика, возникшие в результате установления льгот и преимуществ по тарифам, сборам и плате на железнодорожном транспорте общего пользования либо в результате установления таких тарифов, сборов и платы ниже экономически обоснованного уровня на основании федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов субъектов Российской Федерации, иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, возмещаются в полном объеме за счет средств бюджетов соответствующих уровней бюджетной системы Российской Федерации.

Договоры на перевозку льготных категорий граждан федерального значения заключаются между федеральными органами исполнительной власти и перевозчиками, в связи с чем у субъекта Российской Федерации, не являющегося стороной по договору и участие которого не предусмотрено договором, отсутствует обязательство компенсировать соответствующие выпадающие доходы.

Таким образом, на основании пункта 3 статьи 8 Федерального закона № 17-ФЗ, пункта 19 Методики № 1649/17 и с учетом согласованной позиции уполномоченных центральных органов исполнительной власти Москвы и Московской области на Тарифной комиссии от 16.11.2023, Комитетом в составе НВВ на 2023 год с учетом ее корректировки по итогам отчетного периода в полном объеме не учтены выпадающие доходы от перевозок федеральных льготников, не покрытых возмещением из федерального бюджета.

Учитывая вышеизложенное Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения заявленных АО «ЦППК» требований в указанной части ввиду неправомерности компенсации выпадающих доходов от перевозок федеральных льготников из бюджетов Московской области и Москвы.

#### **4. Расчет расходов по статье «Сверхнормативные затраты на лизинг в составе экономически обоснованных затрат на 2021, 2023 годы».**

По договорам лизинга №№ ДЛ 0586-006-К/2022 от 21.12.2022, ДЛ 0586-007-К/2022 от 21.12.2022, ДЛ 0586-008-К/2023 от 25.04.2023 предусмотрен льготный период (36 месяцев с даты начала лизинга, грейс - период) (договоры заключены с АО «Государственная транспортная лизинговая компания», АО «ГТЛК», лизингодатель).

В течение льготного периода основной долг не гасится, лизинговые платежи включают в себя только проценты по лизингу, по ставке 12 %, а разница суммы процентов, определенная исходя из ставки лизинга по договору и 12 %, капитализируется, то есть увеличивает сумму основного долга. Таким образом, на дату окончания льготного периода сумма основного долга будет выше, чем на дату начала лизинга, на сумму накопленной за льготный период капитализированной разницы процентов по лизингу.

По окончании льготного периода начинается погашение долга, а процентные платежи по лизингу начисляются по ставке лизинга, предусмотренной договором, на остаток основного долга, сформировавшийся на дату окончания льготного периода с учетом накопленной суммы капитализированных процентов.

Организацией сумма сверхнормативных затрат на лизинг (в части превышения фактических затрат по лизингу над суммой затрат при ставке процентов лизинга, равной максимально допустимой согласно пункту 49.12. Методики № 1649/17) заявлена по ЦТУ в следующем размере:

- 2021 год (отчетный период) - 263,8 млн руб.;
- 2023 год (период регулирования) - 292,6 млн руб.

При этом АО «ЦППК» письмом от 12.07.2023 № 14080-23 (входящий от 13.07.2023 № 32ВХ-4414) направлены уточненные расчеты вышеуказанных затрат только по компании в целом: 2021 год - 258,9 млн руб., 2023 год - 299,3 млн руб.

В заявлении в ФАС о досудебном споре АО «ЦППК» указывает следующий размер сверхнормативных затрат на лизинг по ЦТУ:

- 2021 год (отчетный период) - 243,1 млн руб.;
- 2023 год (период регулирования) - 283,1 млн руб.

Относительно заявленных в ФАС России АО «ЦППК» требований по факту

2021 года регулируемой организацией заявлены затраты, подлежащие к дополнительному учету в размере 26,9 млн. руб., по плану 2023 года – 239,8 млн. руб.

В качестве обосновывающих документов АО «ЦППК» представлены в адрес органов регулирования следующие материалы:

- договоры лизинга с приложением дополнительных соглашений;
- бухгалтерские регистры за 2021 год;
- письма, пояснительные записки, расчетные таблицы и другие материалы.

#### **4.1) Капитализация тела основного долга ввиду применения в договоре «грейс-периода» и применения соответствующих процентов.**

Из заявления АО «ЦППК» следует, что в расчетах органов регулирования используется заниженная сумма основного долга на начало периода в первый год лизинга, а также заниженная сумма остатка основного долга в последующие периоды, что приводит к занижению базы для начисления предельных процентов по лизингу и, как следствие, занижению расчетной суммы предельных затрат по лизинговым платежам.

По мнению АО «ЦППК», органами регулирования неверно определены суммы остатка основного долга после окончания льготного периода, в результате чего суммы остатка основного долга во все последующие периоды занижаются. Указанное приводит к занижению базы для начисления предельных процентов по лизингу и, как следствие, занижению расчетной суммы предельных затрат по лизинговым платежам (относится к договорам лизинга ДЛ 0586-006-К/2022 от 21.12.2022, ДЛ 0586-007-К/2022 от 21.12.2022, ДЛ 0586-008-К/2023 от 25.04.2023).

По договорам лизинга №№ ДЛ 0586-006-К/2022 от 21.12.2022, ДЛ 0586-007-К/2022 от 21.12.2022, ДЛ 0586-008-К/2023 от 25.04.2023 предусмотрен льготный период (36 месяцев с даты начала лизинга, грейс - период).

В течение льготного периода основной долг не гасится, лизинговые платежи включают в себя только проценты по лизингу, причем по ставке 12 %, а разница суммы процентов, определенная исходя из ставки лизинга по договору и 12 %, капитализируется, то есть увеличивает сумму основного долга. Таким образом, на дату окончания льготного периода сумма основного долга будет выше, чем на дату начала лизинга, на сумму накопленной за льготный период капитализированной разницы процентов по лизингу.

По окончании льготного периода начинается погашение долга, а процентные платежи по лизингу начисляются по ставке лизинга, предусмотренной договором, на остаток основного долга, сформировавшийся на дату окончания льготного периода с учетом накопленной суммы капитализированных процентов.

В результате анализа расчётов Регуляторов по указанным трем договорам лизинга с льготным периодом АО «ЦППК» выявлены следующие ошибки:

1. Суммы остатка основного долга и суммы погашения основного долга, а также суммы процентов к уплате, применяемые Регуляторами, не соответствуют значениям таковых в расшифровках к графикам лизинговых платежей, являющихся приложениями к соответствующим договорам лизинга;

2. Из сумм остатка основного долга и погашения основного долга Регуляторами в расчетной таблице исключены суммы капитализированной разницы в процентах, что противоречит условиям договоров лизинга и приводит к занижению расчетных величин остатка основного долга. То есть имеет место занижение базы, на которую начисляется предельный процент лизинга для расчета предельных затрат на проценты по лизингу, занижение расчетной суммы предельных затрат на проценты по лизингу и завышение расчетной суммы сверхнормативных затрат по договорам лизинга.

В соответствии с пунктом 35 Методики № 1649/17 и порядком ведения отдельного учета затраты по лизинговым платежам относятся к неподконтрольным расходам, классифицируются как специфические (прямые производственные) собственные расходы Организации. Согласно пункту 10 Методики № 1649/17 при включении лизинговых платежей в состав экономически обоснованных затрат субъекта регулирования, соответствующие основные средства по субъектам Российской Федерации определяются путем прямого отнесения.

С целью исполнения вышеуказанных норм действующего законодательства органами регулирования проведен детальный анализ всех представленных

АО «ЦППК» заключенных договоров лизинга с учетом дополнительных соглашений.

Остаток основного долга на дату начала и конца каждого года периода лизинга определялся органами регулирования на основании стоимости предмета лизинга (первоначальная стоимость) (без учета НДС), остатка основного долга на начало рассматриваемого периода и графика платежей в погашение основного долга в соответствии с

представленными АО «ЦППК» спецификациями, являющимися неотъемлемой частью договора финансовой аренды (лизинга).

Исходя из требований Методики № 1649/17 определялось предельное (максимально допустимое) значение процентной ставки по лизингу для каждого договора. Сумма предельных (максимально допустимых) затрат на проценты к уплате по лизингу (далее - предельные проценты) рассчитывалась для каждого года действия договора лизинга как произведение предельного значения процентной ставки по лизингу и суммы основного долга, рассчитанного исходя из остатка на начало и конец соответствующего периода.

Разница между фактической суммой уплаты процентов по лизингу и суммой предельных процентов согласно ограничению, отраженному в Методике № 1649/17, формирует сумму сверхнормативных затрат, которая не учтена органами регулирования в составе НВВ АО «ЦППК».

При этом, в ряде договоров лизинга (например: от 21.12.2022 № ДЛ 0586-007-К/2022, от 25.04.2023 № ДЛ 0586-008-К/2023) предусматривается льготный период (грейс- период), в течение которого основной долг не гасится. По окончании льготного периода осуществляется погашение долга, а процентные платежи по лизингу начисляются по ставке лизинга, предусмотренной договором, на остаток основного долга, сформировавшийся на дату окончания льготного периода с учетом накопленной суммы капитализированных процентов. Указанные капитализированные проценты учитываются регуляторами при определении расчетной суммы предельных процентов к уплате в составе затрат по лизинговым платежам, включаемым в ЭОЗ, соблюдая норму пункта 49.12 Методики № 1649/17.

Согласно пункту 8 Методики № 1649/17 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, и предусматривает учет капитальных вложений согласно инвестиционной программе перевозчика и сведения о подвижном составе, приобретаемом перевозчиками в лизинг, для обеспечения транспортного заказа, согласованных субъектом Российской Федерации, и предельный минимальный уровень рентабельности (1% к сумме прямых производственных затрат), которая может быть направлена на улучшение транспортного обслуживания населения, развитие технической и технологической оснащенности перевозчика, социальные выплаты и иные мероприятия, создание фондов целевого назначения

(накопления, потребления, социальной сферы), иные направления деятельности, предусмотренные уставом предприятия, которые согласуются субъектом Российской Федерации.

Подвижной состав, приобретаемый перевозчиками в лизинг для обеспечения транспортного заказа, в приоритетном порядке направляется для обеспечения транспортного заказа субъекта/субъектов Российской Федерации, которые возместили большую часть лизинговых платежей в составе экономически обоснованного тарифа и/или оплатили обязательства по лизинговому договору в полном объеме.

В соответствии с пунктом 49.7. Методики 1649/17 формирование величины расходов по лизингу основных средств (в том числе железнодорожного подвижного состава), используемых субъектом регулирования для организации железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, на текущий период регулирования осуществляется на основании условий заключенных компанией пригородных пассажирских перевозок договоров.

Необходимо отметить, что организацией заключены договоры с «грейс-периодом» с целью снизить тарифную нагрузку в первые годы действия соглашений и выплат только процентов по договорам лизинга. В обоснование регулируемая организация ссылается на оптимальность и эффективность указанного договора по сравнению с обычным договором лизинга. Указанные договоры заключены в рамках Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», предполагают соблюдение условий, предусмотренных договорами, которые не учитываются в рамках тарифного регулирования, при этом подвижные составы эксплуатируются на территории соответствующих субъектов РФ.

Учитывая вышеизложенное, заявленные АО «ЦППК» требования предлагается частично удовлетворить, предписав органу регулирования провести дополнительный анализ с учетом доводов, обосновывающих положительный экономический эффект заключения договоров с «грейс-периодом» для компании и ее потребителей, при необходимости запросив у АО «ЦППК» необходимые материалы, по итогам анализа учесть указанные расходы на экономически обоснованном уровне в соответствии с пунктом 49.7 Методики 1649/17.

4.

**2. НДС в договорах лизинга к основному долгу (в рамках приобретения у завода изготовителя подвижного состава с**

**учетом НДС), а также в расчетах процентов по лизингу (начисляемых до момента погашения (уменьшения) основного долга (займа, привлеченного лизингодателем) на 20 % за счет возмещения НДС, когда погашение займа происходит с временным разрывом, обусловленным сроками отчетности и возмещения НДС в соответствии с Налоговым кодексом)**

Из заявления АО «ЦППК» следует, что согласно Налоговому Кодексу, НДС начисляется на сумму выручки от реализации товаров (работ, услуг). В случае лизинга, выручкой для лизингодателя является лизинговый платеж, который состоит из двух составляющих: погашение ОД и проценты по лизингу. Таким образом, НДС начисляется на сумму каждой из составляющих лизингового платежа.

Органами регулирования при расчете суммы возврата основного долга учитывается сумма приобретения в лизинг основного средства без учета НДС.

В расчётах органа регулирования по всем договорам лизинга в параметре «Остаток основного долга на начало периода» значение основного долга

(далее - ОД) на начало периода в первый год лизинга указано на 20% меньше, чем сумма остатка основного долга, указанная в расшифровках к графикам лизинговых платежей, являющихся приложением к соответствующим договорам лизинга, которые были предоставлены Компанией Регуляторам в составе материалов по тарифному регулированию.

При этом сумма в строке «Остаток основного долга на начало периода» расчетной таблицы Регуляторов для каждого договора лизинга равна сумме в строке «Стоимость предмета лизинга без НДС (руб.)».

Таким образом, в качестве значения ОД на начало периода в первый год лизинга органу регулирования при расчетах используют сумму стоимости предмета лизинга без учета НДС, которая на 20% ниже, чем сумма остатка основного долга, указанная в расшифровках к графикам лизинговых платежей.

Таким образом, лизинговый платеж, состоящий из платежа в погашение ОД и платежа по процентам по лизингу, изначально не содержит НДС, налог рассчитывается дополнительно к указанной сумме. Соответственно, по мнению

АО «ЦППК», правильным является расчет, использующий данные, соответствующие расшифровке к графику лизинговых платежей, при котором в расчетной таблице в строке «Остаток основного долга на начало периода» значение ОД на начало периода в первый год лизинга

равно значению ОД по расшифровке к графику лизинговых платежей, а в составе платежей в погашение основного долга учитывается также сумма НДС от приобретенного имущества, возмещаемая лизингодателем из бюджета и направляемая на погашение основного долга в срок, указанный в расшифровке к графику лизинговых платежей.

Пригородные пассажирские компании применяют общую систему налогообложения по ставке налога на добавленную стоимость (НДС) в размере 0 %, установленной абзацем 3 подпункта 3 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса (действует до 01.01.2035), и получают возмещение НДС из федерального бюджета.

В этой связи органами регулирования для формирования тарифа принимаются экономически обоснованные затраты (далее - ЭОЗ) без учета НДС. Соответственно лизинговые платежи за подвижной состав включаются в общий состав ЭОЗ также без НДС.

Согласно пункту 49.12 Методики № 1649/17 в случае приобретения подвижного состава за счет лизинга, кредита, займа в ЭОЗ учитывается величина процентов по финансированию, не превышающая проценты по долговым обязательствам, включаемым в состав затрат в целях налогообложения исходя из положений пункта 1.2 части 1 статьи 269 Налогового кодекса Российской Федерации.

При этом на основании статьи 257 НК РФ первоначальной стоимостью имущества, являющегося предметом лизинга, признается сумма расходов лизингодателя на его приобретение, сооружение, доставку, изготовление и доведение до состояния, в котором оно пригодно для использования, за исключением сумм налога на добавленную стоимость и акцизов.

При детализации ежегодных сумм лизинговых платежей на платежи в погашение основного долга и платежи по лизинговым процентам органами регулирования принималась в расчет сумма основного долга без учета НДС (равную первоначальной стоимости основного средства).

Соответственно, остаток основного долга на дату начала и конца каждого года периода лизинга определялся на основании стоимости предмета лизинга (первоначальная стоимость) без НДС, остатка основного долга на начало рассматриваемого периода и графика платежей в погашение основного долга в соответствии с представленными АО «ЦППК» спецификациями, являющимися неотъемлемой частью договора финансовой аренды (лизинга). Таким образом, при формировании суммы сверхнормативных затрат по лизингу органами регулирования используется сумма основного долга без

учета НДС согласно спецификациям к договору.

Как указывает АО «ЦППК» в заявлении в ФАС о досудебном споре, в составе платежей в погашение основного долга учитывается также сумма НДС от приобретенного лизингодателем имущества, возмещаемая лизингодателю и направляемая на погашение основного долга в срок, указанный в расшифровке к графику лизинговых платежей.

Согласно письму АО «ЦППК» от 12.07.2023 № 14080-23 следует, что лизингодатель с целью приобретения предмета лизинга (подвижного состава) у поставщика оформляет кредит на сумму, которую должен уплатить поставщику. Поскольку деятельность по реализации поездов облагается НДС, то сумма, уплачиваемая лизингодателем поставщику, равна стоимости предмета лизинга с учетом НДС.

При этом необходимо отметить, что фактически погашение (уменьшение) основного долга (займа), привлеченного лизингодателем, на 20 % происходит с временным разрывом (через два-три месяца с даты поставки), который обусловлен сроками отчетности и возмещения НДС в соответствии с Налоговым кодексом. Таким образом, до момента погашения (уменьшения) основного долга (займа, привлеченного лизингодателем) на 20 % за счет возмещения НДС проценты исчисляются на всю сумму основного долга.

Учитывая тот факт, что у АО «ЦППК» ввиду приобретения по договорам лизинга подвижного состава возникает убыток на разницу в 20 % при начислении процентов, обусловленный сроками отчетности и возмещения НДС в соответствии с Налоговым кодексом, органу регулирования необходимо провести дополнительный анализ оплаты регулируемой организацией процентов по лизингу в первый год оплаты по договорам лизинга с момента начала исполнения договорных обязательств до момента компенсации из бюджета НДС в соответствии с положениями Налогового кодекса, по итогам анализа учесть указанные расходы на экономически обоснованном уровне в соответствии с пунктом 49.7 Методики 1649/17 с учетом доводов, обосновывающих положительный экономический эффект заключения договоров с «грейс-периодом» для компании и ее потребителей, при необходимости запросив у АО «ЦППК» необходимые материалы.

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 АО «ЦППК», Комитетом по ценам и тарифам Московской области и Департаментом экономической политики и развития города Москвы (исх. от 16.02.2024 № б/н, вх. от 16.02.2024 № 26300/24), Комиссия ФАС России

РЕШИЛА:

1. Признать Департамент экономической политики и развития города Москвы и Комитет по ценам и тарифам Московской области нарушившими пункты 8, 40, 41, 49.7 Методики № 1649/17.

2. Органам исполнительной власти в области государственного регулирования цен (тарифов) в сфере услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на территории города Москвы и Московской области для АО «Центральная ППК» в срок до 01.10.2024 необходимо устранить нарушения требований законодательства Российской Федерации, допущенные при утверждении по распоряжению Комитета от 17 ноября 2023 № 200 –Р «Об установлении экономически обоснованного уровня тарифа на перевозки пассажиров железнодорожных транспортом общего пользования по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на территории Московской области Акционерному обществу «Центральная пригородная пассажирская компания» на 2023 год» тарифа для АО «ЦППК» на 2023 год, а именно:

- провести дополнительный анализ по статье «Корректировка НВВ на период регулирования по итогам отчетного периода 2020-2021 гг. на сумму выпадающих доходов от перевозок региональных льготников Москвы и Московской области» согласно мотивировочной части настоящего решения, по итогам которого учесть расходы/недополученные доходы на экономически обоснованном уровне, отразив подробный анализ в Экспертном заключении;

- провести дополнительный анализ по статье «Расчет расходов по статье «Сверхнормативные затраты на лизинг в составе экономически обоснованных затрат на 2021, 2023 годы», согласно мотивировочной части настоящего решения, по итогам которого учесть расходы на экономически обоснованном уровне, отразив подробный анализ в Экспертном заключении.

3. Органам исполнительной власти в области государственного

регулирования цен (тарифов) в сфере услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на территории города Москвы и Московской области для АО «Центральная ППК» в срок до 01.10.2024 необходимо устранить нарушения требований законодательства Российской Федерации, допущенные при утверждении распоряжением Комитета от 17 ноября 2023 № 200-Р «Об установлении экономически обоснованного уровня тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования по межсубъектным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении на территории Московской области Акционерному обществу «Центральная пригородная пассажирская компания» на 2023 год», пересмотреть и ввести в действие тариф для АО «ЦППК» на 2024 год во исполнение пункта 2 резолютивной части настоящего решения.

4. Об исполнении настоящего решения органам исполнительной власти города Москвы и Московской области в области государственного регулирования цен (тарифов) в сфере услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в течение 5 рабочих дней с даты принятия решений, предписанных настоящим решением, письменно проинформировать ФАС России, представив надлежащим образом заверенные копии:

- решений органов исполнительной власти города Москвы и Московской области в области государственного регулирования цен (тарифов) в сфере услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, принятие которых предписано настоящим решением;

- протоколов заседаний Правления органов исполнительной власти города Москвы и Московской области в области государственного регулирования цен (тарифов) в сфере услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, на которых принимались решения во исполнение настоящего решения;

- экспертных заключений по делу об установлении (пересмотре) тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, в которых подробно отражены результаты исполнения настоящего решения.

5. В остальной части заявленных АО «ЦППК» по заявлению (исх. от 16.02.2024 № б/н, вх. от 16.02.2024 рег. № 26300/24) на разногласия в ФАС России требований отказать.

Председатель Комиссии ФАС России \_\_\_\_\_/ С.А. Пузыревский  
(подпись)

Заместитель председателя \_\_\_\_\_/ А.С. Воронин  
Комиссии ФАС России (подпись)

Члены Комиссии ФАС России:

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

(подпись)

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

(подпись)

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

(подпись)