

РЕШЕНИЕ

Резолютивная часть решения оглашена «26» июля 2019 г.

Комиссия Федеральной антимонопольной службы 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), в составе:

председательствующего - заместителя председателя Комиссии:

<...>;

членов Комиссии:

<...>,

рассмотрев досудебный спор по заявлению АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» (далее – Заявитель, регулируемая организация, АО «СЗППК») (исх. от 20.03.2019 № 1526, вх. от 26.03.2019 №50270/19), возникший с Государственным комитетом Республики Карелия по ценам и тарифам (далее – Комитет, орган регулирования) по вопросу установления тарифов на услуги по перевозке пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении на 2019 год, оказываемые АО «СЗППК» на территории Республики Карелия, в присутствии на заседании Комиссии представителей АО «СЗППК»: <...>; представителей Комитета (по видео-конференц-связи): <...>,

УСТАНОВИЛА:

Заявление АО «СЗППК» рассмотрено 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, 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, в порядке, предусмотренном Регламентом деятельности Федеральной антимонопольной службы по рассмотрению (урегулированию) споров и разногласий, связанных с

установлением и (или) применением цен (тарифов), форм заявлений и решения о рассмотрении указанных споров, утвержденным приказом ФАС России от 19.06.2018 № 827/18.

В поданном заявлении АО «СЗППК» считает, что Комитетом нарушены требования законодательства Российской Федерации при установлении тарифов на услуги по перевозке пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении на 2019 год, оказываемые АО «СЗППК» на территории Республики Карелия, и просит обязать Комитет произвести перерасчет экономически обоснованного уровня тарифа с учетом определения затрат в следующем размере:

1. Затраты, связанные с использованием инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования - 510 тыс. руб.
2. Расходы по использованию арендованных основных средств – 10 607 тыс. руб.
3. Расходы по ремонту железнодорожного подвижного состава- 36 847 тыс. руб.
4. Расходы по обслуживанию подвижного состава проводниками – 1 985 тыс. руб.
5. Предельный минимальный уровень рентабельности 1% к сумме прямых производственных затрат - 806 тыс. руб.

Кроме того, АО «СЗППК» просит с учетом увеличения необходимой валовой выручки пересмотреть и ввести в действие экономически обоснованный уровень тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом пригородного сообщения на территории Республики Карелия на 2019 год для АО «СЗППК», обеспечивающий безубыточность деятельности Заявителя.

Утвержденная необходимая валовая выручка для АО «СЗППК» на 2019 год составляет 91 406 тыс. руб., тариф для АО «СЗППК» установлен на уровне 5,43 руб. на одного пассажира за 1 километр. Тариф для пассажиров установлен на уровне 2,75 руб. на одного пассажира за 1 километр.

Величина необходимой валовой выручки, которую Заявитель считает экономически обоснованной, - 96 695 тыс. руб.

Таким образом, сумма разногласий составляет 5 289 тыс. руб.

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 – 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.

Во исполнение пункта 19 Положения 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).

Методика 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, утверждена приказом ФАС России от 08.08.2018 № 1109/18 (далее – Методика № 1109/18).

Приказом Федеральной службы по тарифам от 19.08.2011 № 506-Т утверждён 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).

По результатам проведенного анализа материалов по заявленным статьям досудебного спора Комиссия отмечает следующее.

1. Затраты, связанные с использованием инфраструктуры

железнодорожного транспорта общего пользования.

По мнению Заявителя, расходы АО «СЗППК» по оплате услуг по использованию инфраструктуры на 2019 год должны были определяться исходя из установленных ФАС России ставок тарифов, то есть по тарифам согласно Тарифному руководству (приказ ФСТ России № 156-т/1), проиндексированным в соответствии с приказом ФАС России № 1343/18 от 21.09.2018 и учтены при заключении договора.

При этом органом регулирования в расчете за основу приняты затраты в целом по компании на уровне ожидаемых затрат АО «СЗППК» на 2018 год в размере 32 666 тыс. руб. с учетом увеличения на индекс роста на услуги инфраструктуры в размере 1,035 согласно телеграмме ОАО «РЖД» № ИСХ-18238 от 04.10.2017. Распределение затрат на Республику Карелия произведено согласно Порядку ведения отдельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденному приказом Минтранса России от 23.10.2018 № 373 (далее — Порядок № 373), по показателю вагоно- км (0,0147) на 2019 год.

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 установленным ФАС России тарифам на оказание услуг инфраструктуры с учетом запланированных объемов транспортной работы по субъектам Российской Федерации.

При этом необходимо отметить, что согласно данным как АО «СЗППК», так и органа регулирования у АО «СЗППК» наблюдается ежегодное падение пассажирооборота при одновременном росте планируемой НВВ.

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

Индексы принимаются на соответствующий период в размерах, соответствующих индексам к ставкам тарифов, сборов и платы на работы (услуги), выполняемые (оказываемые) владельцем инфраструктуры, установленных ФАС России в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Сумма расходов по оплате услуг владельца инфраструктуры по маршрутам, находящимся в границах одного субъекта Российской Федерации, распределяется на соответствующий субъект Российской Федерации.

Федерации методом прямого учета затрат.

Сумма расходов по оплате услуг владельца инфраструктуры по маршрутам, находящимся в границах двух и более субъектов Российской Федерации, распределяется в соответствии с Порядком ведения раздельного учета.

Согласно пояснениям АО «СЗППК», отраженным в приложении № 2 к заявлению о рассмотрении спора, размер затрат на указанные услуги на 2019 год в целом по компании составляет 34 683,0 тыс. руб.

Так, согласно пояснениям Заявителя, распределение затрат на Республику Карелия происходит согласно Методики № 1649/17 по показателю вагоно-км на 2019 год, равному 0,0147.

Следовательно, по расчету Заявителя затраты, связанные с использованием инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, должны определяться следующим образом: 34 683 тыс. руб. * 0,0147 = 510 тыс. руб.

Необходимо отметить, что согласно пункту 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).

В этой связи, подход органа регулирования по определению затрат по статье «Расходы по оплате услуг по использованию инфраструктуры» путем индексации прогнозируемых затрат по данной статье на 2018 год, без учета фактических затрат за 2017 год, не соответствует положениям пунктов 47 и 49.6.6.1 Методики № 1649/17.

В связи с чем, ФАС России проведен анализ затрат по данной статье за прошлые периоды регулирования:

- 2016 год

утверждено = 490 тыс. руб., факт = 471 тыс. руб.;

- 2017 год

утверждено = 505 тыс. руб., факт = 484 тыс. руб.;

- 2018 год

утверждено 489 тыс. руб., ожидаемый факт = 488 тыс. руб.

Исходя из вышеизложенных данных следует, что ежегодно регулируемая организация получает необоснованный доход по данной статье.

При этом АО «СЗППК» на досудебное рассмотрение спора в ФАС России не представлен договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Также согласно представленным Государственным комитетом по дорожному хозяйству, транспорту и связи Республики Карелия данным в адрес органа регулирования от объем регионального транспортного заказа Республики Карелия на 2017 и 2019 года аналогичны.

С учетом того, что у АО «СЗППК» при аналогичном объеме работ ежегодно объем затрат по рассматриваемой статье складывается на уровне меньшем ранее учтенного при тарифном регулировании, ФАС России предлагается при определении затрат АО «СЗППК» на 2019 год определить их с учетом увеличения фактических затрат по оспариваемой статье на 2017 год на индексы изменения цен (тарифов) на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги», утвержденные приказами ФАС России (приказ ФАС России от 23.12.2016 № 1835/16 (1,457) и приказ ФАС России от 21.09.2018 № 1343/18 (1,508)).

Так, по расчету ФАС России изменение ставок на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги», 2017 года по отношению к 2019 году произошло на 3,5 %. Данное изменение также подтверждается телеграммой ОАО «РЖД» от 04.10.2017 № ИСХ-18238, имеющейся в материалах дела.

Таким образом, по расчету ФАС России размер расходов по статье «Затраты, связанные с использованием инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» на 2019 год должен был быть определен органом регулирования на уровне 491 170,58 руб. ($32\ 283\ 058 * 1,035 * 0,0147$).

2. Затраты, связанные с оплатой услуг сторонних организаций для выполнения железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном

сообщении (комплексные услуги по обеспечению перевозок).

В соответствии с пунктом 49.6.6.2. Методики № 1649/17 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.

В случае превышения темпов роста ставок платы, учитываемой при планировании на текущий период (год) расходов на аренду, над темпами роста индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год, перевозчик представляет обоснование изменения ставок платы и позицию Федеральной антимонопольной службы об уровне экономически обоснованных затрат на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, в части затрат на оказание услуг по использованию такой инфраструктуры, а также оплаты комплексных услуг по обеспечению перевозок.

В соответствии с пунктом 60 Методики № 1649/17 прогноз роста ставок платы на комплексные услуги по обеспечению перевозок у организаций в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на период регулирования по сравнению с предыдущим периодом (финансовым годом) осуществляется с учетом следующих показателей Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на соответствующий период:

- на услуги по предоставлению в пользование подвижного состава - индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год;

- на услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава - индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год;

- на услуги технического обслуживания и текущего и капитального ремонтов железнодорожного подвижного - индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год.

При этом необходимо отметить, что согласно данным как АО «СЗППК», так и органа регулирования у АО «СЗППК» наблюдается ежегодное падение пассажирооборота при одновременном росте планируемой НВВ и практически неизменной вагоно-километровой работе.

При этом рост предложенной НВВ 2019 года к фактической НВВ 2017 года превышает 10 %, при уровне ИПЦ за 2 года - 8,3 %.

Вместе с тем, необходимо отметить следующее.

Ежегодно объем затрат по рассматриваемым статьям складывается на уровне меньшем ранее учтенного при тарифном регулировании, за исключением уровня затрат на 2018 год, фактический размер которых Заявителем на рассмотрение спора не представлен, а в таблице отражен их ожидаемый размер.

Также согласно представленным Государственным комитетом по дорожному хозяйству, транспорту и связи Республики Карелия данным в адрес органа регулирования от объем регионального транспортного заказа Республики Карелия на 2017 и 2019 года аналогичны.

2.

1. Расходы на аренду подвижного состава.

2. Расходы по ремонту железнодорожного подвижного состава.

Регулируемой организацией на досудебное урегулирование спора заявлена сумма по аренде подвижного состава в размере 10 607 тыс. руб., органом регулирования при установлении тарифов для АО «СЗППК» в составе необходимой валовой выручки учтены расходы в сумме 9 326 тыс. руб. (сумма разногласий составляет 1 281,0 тыс. руб.).

Регулируемой организацией на досудебное урегулирование спора заявлена сумма в размере 36 847 тыс. руб., органом регулирования при установлении тарифов для АО «СЗППК» в составе необходимой валовой выручки учтены расходы в сумме 33 952 тыс. руб. (сумма разногласий составляет 2 295,0 тыс. руб.).

Согласно пояснениям Заявителя затраты по данным статьям были рассчитаны на основании Методики № 1109/18 с применением фиксированных ставок в ценах 2018 года с учетом индексации ($1,046 - 0,001 = 1,045$) на уровень индекса потребительских цен на 2019 год. Распределение затрат на Республику Карелия по статье затрат «Арендные платежи за пассажирские вагоны (локомотивной тяги), работающие в пригородном сообщении» произведено согласно показателю вагоно-км (локомотивной тяги) на 2019 год равному 0,1858, по статье затрат «Арендные платежи за электропоезда (мотор-вагонный подвижной состав, работающий в пригородном сообщении)» согласно показателю вагоно-км (мвпс ржд) на 2019 год равному 0,0178.

Дополнительно АО СЗППК поясняет, что письмом от 03.12.2018 № 6190 направлена расшифровка расходов по статье «Расходы по использованию арендованных основных средств» на 2019 год в рамках ответа на запрос органа регулирования от 20.11.2018 № 4028/14-9-КЦТ.

В связи с чем, расчет Заявителя расходов по статьям:

- «Расходы по аренде подвижного состава» принимает следующий вид:
 $(10\,668 * 0,1858) + (484\,152 * 0,0178) = 10\,607$ тыс. руб.;

- «Расходы по ремонту железнодорожного подвижного состава» принимает следующий вид: $((46\,971 + 4\,660 + 17\,339) * 0,1858) + ((423\,597 + 477\,167 + 392\,187 + 55\,999) * 0,178) = 36\,847$ тыс. руб.

Органом регулирования затраты по статье «Аренда подвижного состава» рассчитаны на уровне ожидаемых данных АО «СЗППК» после распределения затрат, приходящихся на Республику Карелия на 2018 год, в размере 8 967 тыс. руб. с учетом увеличения на индекс роста в размере 1,040, указанного в телеграмме ОАО «РЖД» от 04.10.2017 № ИСХ-18238.

Затраты по статье «Расходы на ремонт железнодорожного подвижного состава» органом регулирования также рассчитаны путем индексации ожидаемых расходов по данным статьям на 2018 год на индекс 104,0 %, указанного в телеграмме ОАО «РЖД» от 04.10.2017 № ИСХ-18238.

Необходимо отметить, что согласно пункту 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).

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 установленным ФАС России тарифам на оказание услуг инфраструктуры с учетом запланированных объемов транспортной работы по субъектам Российской Федерации.

ФАС России отмечает, что данный подход органа регулирования противоречит положениям пунктов 47 и 49.6.6.2. Методики № 1649/17.

Относительно размера затрат по статьям «Расходы по аренде подвижного состава» и «Расходы по ремонту железнодорожного подвижного состава», подлежащих учету в составе НВВ 2019 года,

отмечаем следующее.

Согласно пункту 2 Методики № 1109/18 настоящая Методика определяет основные положения по расчету на период регулирования, начиная с 2019 года, ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава организациями, оказывающими услуги в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (далее - регулируемые организации), дифференцированно по следующим видам тяги (типам подвижного состава):

- электровозная тяга;
- тепловозная тяга;
- цельнометаллические пассажирские вагоны;
- электропоезда;
- дизель-поезда и автомотрисы;
- рельсовые автобусы.

Приложением № 2 к приказу ФАС России от 08.08.2018 № 1109/18 утверждены фиксированные ставки платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, оказываемые организацией, владеющей подвижным составом, в ценах 2018 года.

Согласно пункту 5.1. приказа ФАС России от 08.08.2018 № 1109/18 фиксированные ставки в период 2019 - 2025 годы подлежат ежегодной индексации на уровне индекса потребительских цен, установленного в Прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации, минус 0,1 процентный пункт.

Согласно Прогнозу социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2024 года, разработанному Министерством экономического развития Российской Федерации, индекс потребительских цен на 2019 год составил 104,6 %, следовательно, с учетом указанной нормы для расчета затрат на аренду подвижного состава подлежит применению индекс в размере 104,5%.

Вместе с тем, Методикой №1649/17 закреплено, что в случае превышения темпов роста ставок платы, учитываемой при планировании на текущий период (год) расходов на аренду, над темпами роста индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год, перевозчик представляет обоснование изменения ставок платы и позицию Федеральной антимонопольной службы об уровне экономически обоснованных затрат

на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, в части затрат на оказание услуг по использованию такой инфраструктуры, а также оплаты комплексных услуг по обеспечению перевозок.

При этом, как указано выше, на досудебное урегулирование спора в ФАС России затраты по статье «Аренда подвижного состава» заявлены на уровне 10 607 тыс. руб. и по статье «Расходы по ремонту железнодорожного подвижного состава» заявлены на уровне 36 847 тыс. руб., что по отношению к их уровню 2017 года составляет рост в 23,7 % и 18,6 % соответственно, что превышает уровень ИПЦ за 2 года.

Таким образом в данном случае регулируемая организация в подтверждение заявленных затрат по статьям «Аренда подвижного состава» и «Расходы по ремонту железнодорожного подвижного состава» обязана предоставить в орган регулирования обоснование изменения ставок платы и позицию Федеральной антимонопольной службы (заранее её запросив) об уровне экономически обоснованных затрат на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования. Данного запроса обоснования регулируемой организацией запрошено не было.

Кроме того, Заявителем представлены в ФАС России на досудебный спор в составе обосновывающих документов два противоречащих сводных расчета расходов по аренде подвижного состава, в том числе не совпадает тип подвижного состава, объем работ (в вагонах), примененные ставки, а также итоговая сумма расчета, что ставит под сомнение обоснованность заявленных регулируемой организацией на досудебное рассмотрение спора средств.

В этой связи, учитывая отсутствие в материалах дела обоснования изменения ставок платы и позиции ФАС России, у органа регулирования отсутствовали правовые основания для учета затрат по рассматриваемой статье в заявленном АО «СЗППК» размере.

Согласно пункту 47 Методики № 1649/17 основным методом для расчетов тарифов 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).

Учитывая вышеизложенное, ФАС России считает целесообразным применить подход, основанный на приведении расходов АО «СЗППК» 2017 года по рассматриваемым статьям к расходам 2019 года путем их индексации на ИПЦ, а именно:

- по статье «Расходы по аренде подвижного состава» в размере 8 571 тыс. руб. * 1,027 * 1,046 = 9 207,33 тыс. руб.;

- по статье «Расходы по ремонту железнодорожного подвижного состава» в размере 31 057 тыс. руб. * 1,027 * 1,046 = 33 362,73 тыс. руб.

2.3. Расходы по обслуживанию подвижного состава проводниками.

Регулируемой организацией на досудебное урегулирование спора заявлена сумма в размере 1 985 тыс. руб. на основании договора от 30.04.2018 № 777 на оказание услуг по обслуживанию проводниками пассажиров и пассажирских вагонов локомотивной тяги, а также на оказание услуг по оформлению проездных документов (билетов) с ООО «МРК «Сплав», на основании ставок 2018 года с учётом их увеличения на индексы согласно Прогнозу социально-экономического развития на 2019 год.

По расходам по статье «Обслуживание подвижного состава проводниками» органом регулирования также в нарушение пункта 47 Методики № 1649/17 указанные затраты рассчитаны путем индексации ожидаемых расходов по данным статьям на 2018 год на индекс 104 %, указанный в телеграмме ОАО «РЖД» от 04.10.2017 № ИСХ-18238, и учтены в составе необходимой валовой выручки АО «СЗППК» расходы в сумме 1 691 тыс. руб.

Согласно пункту 47 Методики № 1649/17 основным методом для расчетов тарифов 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).

Учитывая вышеизложенное, ФАС России считает целесообразным применить следующий подход, основанный на приведении расходов АО «СЗППК» 2017 года по статье «Расходы по обслуживанию подвижного состава проводниками» к расходам 2019 года путем их индексации на ИПЦ в размере 1 285,9 тыс. руб. (1 197 тыс. руб. * 1,027 * 1,046).

3. Предельный минимальный уровень рентабельности.

По мнению Заявителя, органом регулирования незаконно не учтен в составе НВВ на 2019 год предельный минимальный уровень рентабельности в размере: 80 646 тыс. руб. * 0,01 = 806 тыс. руб.

Согласно Экспертному заключению Комитетом в расчете признан обоснованным уровень рентабельности 1 % к прямым производственным затратам — исходя из пункта 8 Методики № 1649/17. При этом рентабельность, учитываемая при расчете НВВ, составила по расчету органа регулирования 762 тыс. рублей.

В дополнительном экспертном заключении от 21.12.2018 органом регулирования принято решение не применять уровень рентабельности исключив ее из расчета НВВ со ссылкой на то обстоятельство, что инвестиции по Республике Карелия в 2019 году не запланированы.

В соответствии с пунктом 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, согласованной 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.

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.

Учитывая вышеизложенное, ФАС России отмечает, что пунктами 8 и 13 Методики № 1649/17 прямо предусмотрен учет в составе НВВ субъекта регулирования уровня рентабельности, предельный минимальный уровень которого, согласно пункту 13 Методики № 1649/17 не может быть менее 1 % к сумме прямых производственных затрат.

При этом из пункта 13 Методики № 1649/17 прямо следует, что рентабельность 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.

Таким образом, толкование Комитетом пункта 13 Методики № 1649/17 в части того, что уровень рентабельности учитывается только при наличии инвестиционной программы, ошибочно.

На основании вышеизложенного, Комитету необходимо учесть в составе НВВ АО «СЗППК» на 2019 год соответствующую сумму рентабельности, рассчитанную в соответствии с положениями пункта 13 Методики № 1649/17.

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 № 416-ФЗ, Основ ценообразования № 406 и Методических указаний № 1746-э, результаты анализа представленных сторонами материалов по существу досудебного спора между АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» и Государственным комитетом Республики Карелия по ценам и тарифам (исх. от 20.03.2019 № 1526, вх. от 26.03.2019 №50270/19), Комиссия ФАС России № 4:

РЕШИЛА:

1. Признать Государственный комитет Республики Карелия по ценам и тарифам нарушившим пункты 8, 13, 47, 49.6.6.1., 49.6.6.2. Методики 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, утверждённой приказом ФАС России от 05.12.2017 № 1649/17.

2. Частично удовлетворить требования АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания», указанные в заявлении о досудебном споре (исх. от 20.03.2019 № 1526, вх. от 26.03.2019 № 50270/19), предписав органу исполнительной власти в области государственного регулирования цен (тарифов) в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении пересмотреть экономически обоснованный тариф АО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» на 2019 год, при этом:

- установить расходы по статье «Затраты, связанные с использованием инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» в размере 491,17 тыс. руб. в соответствии с пунктом 1 мотивировочной части настоящего решения;

- установить расходы по статье «Аренда подвижного состава» в размере 9 207,33 тыс. руб. в соответствии с пунктами 2.1-2.2 мотивировочной части настоящего решения;

- установить расходы по статье «Расходы по ремонту железнодорожного подвижного состава» в размере 33 362,73 тыс. руб. в соответствии с пунктами 2.1-2.2 мотивировочной части настоящего решения;

- установить расходы по статье «Расходы по обслуживанию подвижного состава проводниками» в размере 1 285,9 тыс. руб. в соответствии с пунктами 2.3 мотивировочной части настоящего решения;

- дополнительно учесть предельный минимальный уровень рентабельности в соответствии с пунктами 8 и 13 Методики № 1649/17.

3. Отказать в удовлетворении остальной части требований АО «СЗППК» (исх. от 20.03.2019 № 1526, вх. от 26.03.2019 № 50270/19).

4. Органу исполнительной власти Республики Карелия в области государственного регулирования цен (тарифов) в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в

пригородном сообщении в срок до 01.09.2019 (включительно) пересмотреть и ввести в действие экономически обоснованные тарифы на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на 2019 год для АО «СЗППК» с учётом пункта 2 резолютивной части настоящего решения.

5. Об исполнении настоящего решения органу исполнительной власти Республики Карелия в области государственного регулирования цен (тарифов) в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в течение 5 рабочих дней с даты принятия решения об установлении (пересмотре) тарифов для АО «СЗППК» 2019 года письменно проинформировать Федеральную антимонопольную службу, представив надлежащим образом заверенные копии:

- решений об установлении цен (тарифов) в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, принятие которых предписывается настоящим решением;

- протокола заседания правления органа исполнительной власти Республики Карелия в области государственного регулирования цен (тарифов) в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, на котором принимались решения, принятие которых предписывается настоящим решением;

- экспертного заключения по делу об установлении АО «СЗППК» цен (тарифов) в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на 2019 год, в котором отражены результаты исполнения настоящего решения.