

РЕШЕНИЕ

Резолютивная часть решения оглашена «26» сентября 2022 года.

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

<...>,

рассмотрев досудебный спор (разногласия) по заявлению АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (исх. от 03.06.2022 № б/н, вх. от 06.06.2022 № 100659/22) (далее – Заявление), возникший с Управлением государственного регулирования тарифов Брянской области 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-конференцсвязи) представителя Управления в лице <...>, представителей АО «ЦППК» в лице <...>, <...>, представителя Министерства экономического развития Российской Федерации в лице <...>, <...>, представителя Министерства транспорта Российской Федерации в лице <...>,

УСТАНОВИЛА:

В соответствии с Правилами рассмотрения (урегулирования) споров и разногласий, связанных с установлением и (или) применением цен (тарифов), утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 30.04.2018 № 533, Комиссией ФАС России рассмотрено заявление (исх. от 03.06.2022 № б/н, вх. от 06.06.2022 № 100659/22) (далее – Заявление) о досудебном споре между АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (далее – Заявитель, регулируемая организация, АО «ЦППК», АО «Центральная ППК», перевозчик) и Управлением государственного регулирования тарифов Брянской области (далее – УГРТ, УГРТ Брянской области, орган регулирования) по приказу УГРТ Брянской области от 23.05.2022 № 11/1-жд «Об определении экономически обоснованного уровня тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, оказываемые

АО «Центральная пригородная пассажирская компания» на территории Брянской области, на 2022 год» (далее – тарифное решение), согласно которому тариф на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Брянской области для АО «Центральная ППК» составляет 49 руб. за одну десятикилометровую зону, и установлено следующее.

Утвержденная необходимая валовая выручка для АО «ЦППК» на 2022 год составляет 599,310 млн. руб., тариф для АО «ЦППК» установлен на уровне в размере 49 руб. за одну десятикилометровую зону.

Величина необходимой валовой выручки, которую Заявитель считает экономически обоснованной, - 3 455,731 млн. руб., также АО «ЦППК» считает экономически обоснованным тариф в размере 282,5 руб. за одну десятикилометровую зону (заявленный тариф рассчитан экспертным способом от заявленной АО «ЦППК» суммы средств в размере 844,14 млн. руб. по плановым расходам, а также в размере 2 012,28128 млн. руб. по затратам фактически понесённым, но неучтённым органом регулирования в предыдущие периоды регулирования в период с 2016 по 2020 годы, суммарно величина дополнительного учёта составляет 2 856 421,28 тыс. руб.).

В поданном в ФАС России заявлении АО «ЦППК» считает, что УГРТ Брянской области нарушены требования законодательства Российской Федерации при установлении тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на 2022 год, оказываемые АО «ЦППК» на территории Брянской области, и просит обязать УГРТ произвести перерасчет экономически обоснованного уровня тарифа, учитывая следующие статьи затрат:

1. Затраты, связанные с содержанием железнодорожного подвижного состава (расходы на амортизацию) в размере 241,5 тыс. руб. (УГРТ на 2022 год учтено – 0 тыс. руб., таким образом, разница, заявленная к дополнительному учёту, составляет 241,5 тыс. руб.);

2. Затраты, связанные с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава (в том числе по следующим подстатьям: Фонд оплаты труда, Отчисления на социальные нужды от фонда оплаты труда, Уборка электропоездов АПС (6000), Уборка РА (АПС), Дезинфекция подвижного состава (арендованный, собственный), Обеспечение транспортной безопасности РА-3, Лизинг РА-3) в общем размере 643 600 тыс. руб. (указано в заявлении), при этом в пояснительной записке в расшифровке регулируемой организацией суммарно по заявленным подстатьям указано 665 868,21 тыс. руб. (УГРТ на 2022 год учтено 78 636,94 тыс. руб., таким образом, разница, заявленная к дополнительному учёту, составляет 587 231,27 тыс. руб.);

3. Затраты, связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава, в размере 275 938,23 тыс. руб. (УГРТ на 2022 год учтено 121 613,58 тыс. руб., таким образом, разница, заявленная к дополнительному учёту, составляет 154 324,65 тыс. руб.) (проверочно в разбивке по подстатьям сумма к дополнительному учёту составляет 152 833,08 тыс. руб., на 1 491,57 тыс. руб. больше суммы, указанной в заявлении без разбивки);

4. Затраты, связанные с содержанием и обслуживанием пассажирских обустройств (п.о.), в размере 28 306,78 тыс. руб. (УГРТ на 2022 год учтено 23 650,0 тыс. руб., таким образом, разница, заявленная к дополнительному учёту, составляет 4 656,78 тыс. руб.);

5. Затраты, связанные с обслуживанием пассажиров на вокзалах, в размере 9 601,19 тыс. руб. (УГРТ на 2022 год учтено 1 413,1 тыс. руб., таким образом, разница, заявленная к дополнительному учёту, составляет 8 188,09 тыс. руб.);

6. Общепроизводственные и общехозяйственные расходы в размере 60 199,02 тыс. руб. (УГРТ на 2022 год учтено 34 895,63 тыс. руб., таким образом, разница, заявленная к дополнительному учёту, составляет 25 303,39 тыс. руб.);

7. Прочие расходы в размере 7 300 тыс. руб. (отсутствует аргументация со стороны регулируемой организации в заявлении по указанной статье);

8. Фактические расходы за предыдущие периоды - 2 012 281,28 тыс. руб. (УГРТ на 2022 год учтено 0,0 тыс. руб., таким образом, разница, заявленная к дополнительному учёту, составляет - 2 012 281,28 тыс. руб.).

С учетом вышеуказанных данных, сумма разногласий по статьям согласно заявлению АО «ЦППК» составляет 2 856 421,28 тыс. руб., согласно проверочному расчёту ФАС России без разбивки по подстатьям – 2 799 526,96 тыс. руб., согласно проверочному расчёту ФАС России с разбивкой по подстатьям – 2 798 035,39 тыс. руб.

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

С учетом отсутствия подробных пояснений в Заявлении относительно возникшей суммы расхождений, Комиссией ФАС России сделан вывод о том, что итоговая сумма разногласий, предъявленная к дополнительному учёту и рассматриваемая ФАС России в рамках рассмотрения досудебного спора, составляет 2 798 035,39 тыс. руб. со снижением на 58 385,89 тыс. руб. от общей суммы, заявленной АО «ЦППК» в размере 2 856 421,28 тыс. руб., и со снижением на 1 491,57 тыс. руб. от суммы, заявленной АО «ЦППК» согласно проверочному расчёту ФАС России в разбивке по подстатьям, в размере 2 799 526,96 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 – 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).

Как следует из положений подпункта «б» пункта 5 Положения № 643, одним из принципов государственного регулирования тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего назначения в пригородном сообщении является установление тарифов, сборов и платы с учетом себестоимости и уровня рентабельности с целью обеспечения безубыточности деятельности субъектов регулирования.

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.

Согласно пункту 15 Положения № 643 расходы на закупки товаров, работ, услуг, осуществленные субъектом регулирования с нарушением законодательства Российской Федерации, регулирующего закупки товаров, работ, услуг субъектами естественных монополий, учитываются в составе необходимой валовой выручки на уровне расходов организаций, осуществляющих деятельность на сопоставимых рынках и не имеющих соответствующих нарушений. В случае если не может быть применен анализ цен закупок товаров, работ, услуг на сопоставимых товарных рынках, в том числе при осуществлении закупок товаров, работ, услуг у единственного поставщика, орган регулирования определяет экономически обоснованный уровень цен закупок товаров, работ, услуг в соответствии с методикой расчета таких цен, утверждаемой в порядке,

установленном Федеральной антимонопольной службой по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации.

В соответствии с пунктом 7 Методики расчета затрат 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.

Согласно пункту 11 Методики расчета затрат расчет экономически обоснованного уровня тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении по субъектам Российской Федерации выполняется на основе необходимой валовой выручки субъекта регулирования (НВВ).

Из анализа пункта 41 Методики расчета затрат следует, что орган регулирования при определении размера НВВ регулируемой организации в состав экономически обоснованных затрат перевозчика должен включать расходы по обычным видам деятельности, в том числе по элементу «прочие затраты» - расходы на услуги сторонних организаций на регулируемую деятельность с выделением по статьям затрат в рамках законодательства Российской Федерации, в соответствии с Порядком ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденным приказом Минтранса России от 23 октября 2018 г. № 373 (далее - Порядок ведения раздельного учета).

В соответствии с пунктом 43 Методики расчета затрат при расчете экономически обоснованных затрат орган регулирования учитывает технологические, отраслевые особенности и нормы, связанные с организацией работы железнодорожного транспорта. При расчете экономически обоснованных затрат орган регулирования не учитывает расходы перевозчиков, вызванные необоснованным использованием производственных ресурсов и финансированием за счет поступлений от оказания услуг, тарифы на которые подлежат государственному регулированию, иной деятельности, не относящейся к этим услугам.

1. Амортизационные отчисления в составе затрат, связанных с содержанием железнодорожного подвижного состава

Амортизация основных средств производственного назначения, непосредственно связанных с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении согласно предоставленному АО «ЦППК» распределению экономически обоснованных затрат на период

регулирования 2022 года, заявлена в размере 780,58 тыс. руб. Данная величина получена регулируемой организацией путем распределения общей величины плановых затрат по данной статье в размере 62,446 млн. руб. пропорционально объемам вагонокилометровой работы при всех видах тяги без учета МЦД (доля Брянской области по заявке АО «ЦППК» составляет 1,25 %).

Как указывает орган регулирования в отзыве на заявление о досудебном урегулировании тарифных споров, в первоначально представленных обосновывающих документах в адрес органа регулирования АО «ЦППК» представлен расчет амортизационных отчислений на восстановление основных фондов, в том числе по группам основных средств, на 2020-2022 годы. Сумма амортизационных отчислений на 2022 год определена в размере 2,151 млн. руб. Иных документов и сведений по статье АО «ЦППК» не представлено.

Органом регулирования письмом от 04.02.2022 года № 06-29/144 направлен в адрес перевозчика запрос о предоставлении дополнительных материалов, в том числе, подтверждающих документов по амортизации основных средств производственного назначения, непосредственно связанных с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении.

Письмом от 18.02.2022 № 3065-22 АО «ЦППК» представлены дополнительные материалы по запросу УГРТ, в том числе данные по расчету амортизационных отчислений (в электронном виде).

Согласно данным файла «Амортизация производственного назначения» амортизация основных средств производственного назначения, непосредственно связанных с пассажирскими перевозками в пригородном сообщении, составляет 61,816 млн. руб. Электронный документ не содержит данных ни о периоде начисления амортизационных отчислений, ни о закреплении основных средств за определенным пригородным направлением (например, Брянское районное управление). В расчёте представлен перечень имущества, в котором перечислено 7 014 единиц наименований.

Дополнительно в электронном виде АО «ЦППК» в адрес органа регулирования представлен файл, в котором имеются иные данные о формировании затрат по данной статье. Согласно расчету амортизационных отчислений на 2021-2022 годы общая сумма затрат на 2022 год заявлена регулируемой организацией в размере 195,223 млн. руб., в том числе, на Брянскую область распределено 241,5 тыс. руб.

В соответствии с пунктом 6 Методики № 1649/17 расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) осуществляется на основе данных бухгалтерского учета, в соответствии

с законодательством Российской Федерации о бухгалтерском учете, и данных, полученных в ходе ведения раздельного учета. С учетом совокупности представленных данных сделать однозначный вывод о территориальной закреплённости объектов основных средств именно за Брянской областью не представляется возможным, что в свою очередь, не позволяет принять заявленные затраты в качестве экономически обоснованных.

Заявленная АО «ЦППК» по Брянской области амортизация в размере 241,5 тыс. руб. формируется по 12 объектам основных средств стоимостью от 52 964,81 руб. до 73 521,28 руб. (6 шт. указателей (платформенных) односторонних (2 500 x 704 мм), 6 шт. боксов стальных антивандальных «Изменение в расписании (информация)» (850 x 1 250 мм)).

Согласно пункту 1 статьи 256 НК РФ амортизируемым имуществом признается имущество со сроком полезного использования более 12 месяцев и первоначальной стоимостью более 100 000 рублей.

Пунктом 1 статьи 258 НК РФ установлено, что амортизируемое имущество распределяется по амортизационным группам в соответствии со сроками его полезного использования. Сроком полезного использования признается период, в течение которого объект основных средств или объект нематериальных активов служит для выполнения целей деятельности налогоплательщика. Срок полезного использования определяется налогоплательщиком самостоятельно на дату ввода в эксплуатацию данного объекта амортизируемого имущества в соответствии с положениями настоящей статьи и с учетом Классификации основных средств, утверждаемой Правительством Российской Федерации.

Согласно пункту 4 приказа Минфина России от 06.10.2008 № 106н «Об утверждении положений по бухгалтерскому учету» учетная политика организации формируется главным бухгалтером или иным лицом, на которое в соответствии с законодательством Российской Федерации возложено ведение бухгалтерского учета организации, на основе настоящего Положения и утверждается руководителем организации.

При этом утверждаются: рабочий план счетов бухгалтерского учета, содержащий синтетические и аналитические счета, необходимые для ведения бухгалтерского учета в соответствии с требованиями своевременности и полноты учета и отчетности; формы первичных учетных документов, регистров бухгалтерского учета, а также документов для внутренней бухгалтерской отчетности; порядок проведения инвентаризации активов и обязательств организации; способы оценки активов и обязательств; правила документооборота и технология обработки учетной информации; порядок контроля за хозяйственными

операциями; другие решения, необходимые для организации бухгалтерского учета.

В соответствии с пунктом 4 Положения по бухгалтерскому учету «Учет основных средств» ПБУ 6/01, утвержденного приказом Министерства финансов Российской Федерации от 30.03.2001 № 26н (далее - ПБУ 6/01), актив принимается организацией к бухгалтерскому учету в качестве основных средств, если одновременно выполняются следующие условия:

а) объект предназначен для использования в производстве продукции, при выполнении работ или оказании услуг, для управленческих нужд организации либо для предоставления организацией за плату во временное владение и пользование или во временное пользование;

б) объект предназначен для использования в течение длительного времени, т.е. срока продолжительностью свыше 12 месяцев или обычного операционного цикла, если он превышает 12 месяцев;

в) организация не предполагает последующую перепродажу данного объекта;

г) объект способен приносить организации экономические выгоды (доход) в будущем.

В свою очередь, согласно подпункту 4.9.1 пункта 4.9 «Амортизируемое имущество. Метод и порядок начисления амортизации» Положения об учетной политике АО «ЦППК», утвержденной приказом от 27.12.2018 № 1637-А (далее - учетная политика), амортизируемым имуществом признаётся имущество, результаты интеллектуальной деятельности и иные объекты интеллектуальной собственности, которые находятся у Общества на праве собственности, используются для извлечения дохода и имеют срок полезного использования более 12 месяцев и первоначальную стоимость более 10 000 рублей (имущество, введённое в эксплуатацию до 1 января 2008 года), более 20 000 рублей (имущество, введённое в эксплуатацию с 1 января 2008 года по 31 декабря 2010 года включительно), более 40 000 рублей (имущество, введённое в эксплуатацию с 1 января 2011 года по 31 декабря 2015 года включительно) и более 100 000 рублей.

Учитывая, что датой ввода в эксплуатацию 12-ти объектов основных средств стоимостью от 52 964,81 руб. до 73 521,28 руб. (менее 100 000 рублей) (6 шт. указателей (платформенных) односторонних (2 500 x 704 мм), 6 шт. боксов стальных антивандальных «Изменение в расписании (информация)» (850 x 1 250 мм)) является период с 11.08.2020 по 01.06.2021, заявленные АО «ЦППК» требования в указанной части не признаются экономически обоснованными.

1.

4. 2. Затраты, связанные с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава

Затраты, связанные с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава, приняты органом регулирования в размере 78,6 млн. руб. вместо заявленных АО «ЦПКПК» 665,8 млн. руб. Таким образом, сумма разногласий составляет 587 231,27 тыс. руб. Перечень заявленных подстатей представлен в таблице ниже.

Предмет разногласий	Ед.изм.	Заявлено АО «ЦПКПК»	Принято УГРТ	Отклонение
2. Затраты, связанные с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава, в т.ч.:	тыс. руб.	665 868,21	78 636,94	-587 231,27
2.1. Лизинг РА-3	тыс. руб.	401 620,61	0,00	-401 620,61
2.2. Дезинфекция подвижного состава (арендованный, собственный)	тыс. руб.	1 045,00	0,00	- 1 045,00
2.3. Обеспечение транспортной безопасности РА-3	тыс. руб.	91 739,86	0,00	-91 739,86
2.4. Уборка электропоездов АПС (6000)	тыс. руб.	2 652,34	0,00	- 2 652,34
2.5. Уборка РА (АПС)	тыс. руб.	266,01	0,00	-266,01
2.6. ФОТ	тыс. руб.	127 930,42	59 555,23	-68 375,19
2.7. Отчисления на соц. нужды	тыс. руб.	40 613,97	19 081,71	-21 532,26

2.

1. Расходы на лизинговые платежи за рельсовые автобусы РА-3 Органом регулирования при установлении экономически обоснованного уровня тарифа в полном объеме не приняты заявленные АО «ЦПКПК» затраты по статье «Лизинг рельсовых автобусов РА-3» в размере 401,6 млн. рублей.

Причиной возникших разногласий между АО «ЦППК» и органом регулирования является неучёт в составе НВВ АО «ЦППК» лизинговых платежей по рельсовым автобусам РА3 (далее — РА3) в количестве 23 единиц, приобретенным АО «ЦППК» в лизинг по двум договорам с АО «Сбербанк Лизинг» в 2019-2020 гг. взамен списанных дизель-поездов серии АЧ, арендованных у ОАО «РЖД».

В соответствии с пунктом 8 Методики № 1649/17 (в редакции от 04.03.2022 года) 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 10 Методики № 1649/17 при включении амортизационных отчислений на основные средства в состав экономически обоснованных затрат субъекта регулирования, инвестиции в соответствующие основные средства осуществляются хозяйствующим субъектом, учитывающим амортизационные отчисления в своей отчетности. При включении лизинговых платежей в состав экономически обоснованных затрат субъекта регулирования, соответствующие основные средства по субъектам Российской Федерации определяются путем прямого отнесения. В случае невозможности выделения указанных затрат путем прямого отнесения, их распределение между субъектами Российской Федерации осуществляется пропорционально измерителю в соответствии с Порядком ведения раздельного учета № 373.

Пунктом 35 Методики № 1649/17 определено, что экономически

обоснованные расходы подразделяются на неподконтрольные и подконтрольные.

К неподконтрольным расходам относятся:

расходы по оплате услуг владельца инфраструктуры;

расходы по оплате комплексных услуг по обеспечению перевозок;

непосредственные расходы перевозчиков: расходы на амортизацию основных средств и нематериальных активов, расходы на возврат и обслуживание заемных средств, но не более ставки, установленной в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации), в том числе направленных на финансирование капитальных вложений, расходы, связанные с арендой имущества, используемого для осуществления регулируемой деятельности, лизинговых платежей, с также уплатой налогов и сборов, предусмотренных налоговым законодательством Российской Федерации.

К подконтрольным расходам относятся иные непосредственные расходы перевозчиков.

Одновременно пунктом 49.7. Методики № 1649/17 предусмотрено, что 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.

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

Пунктом 1.2 части 1 статьи 269 Налогового кодекса Российской Федерации устанавливаются следующие интервалы предельных значений процентных ставок по долговым обязательствам:

1) по долговым обязательствам, оформленным в рублях: по долговому обязательству, оформленному в рублях и возникшему в результате сделки, признаваемой контролируемой в соответствии с пунктом 2 статьи 105.14 настоящего Кодекса, - от 75 до 125 процентов (от 0 до 180 процентов на период с 1 января по 31 декабря 2015 года и период с 1 января 2020 года по 31 декабря 2023 года) ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации; по долговому обязательству, оформленному в рублях и не

указанному в абзаце втором настоящего подпункта, - от 75 до 125 процентов ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации (от 75 процентов ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации до 180 процентов ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации на период с 1 января по 31 декабря 2015 года, от 75 до 180 процентов ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации на период с 1 января 2020 года по 31 декабря 2021 года), от 0 до 180 процентов ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации на период с 1 января 2022 года по 31 декабря 2023 года.

Пунктом 49.13 Методики № 1649/17 при оценке ожидаемых расходов на текущий период (год) субъекта регулирования на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении осуществляются органом регулирования, субъектом регулирования корректировки фактических данных о расходах, производимые с учетом выявленных по данным отчетности за предшествующий период избыточных и непроизводительных расходов, изменения структуры затрат (увеличения/снижения удельного веса соответствующего элемента затрат) в связи с незапланированным ростом цен на продукцию и услуги, необходимые для осуществления регулируемой деятельности, внедрением инновационных технологий и внедрением новой техники и оборудования. Для принятия решения о включении затрат в НВВ орган регулирования субъекта Российской Федерации оценивает представленные материалы на предмет экономической обоснованности.

Комиссией ФАС России, проанализировав представленные сторонами спора материалы, установлено следующее.

В соответствии с частью 1 статьи 12 Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» перевозчик обязан владеть железнодорожным подвижным составом для осуществления перевозок на праве собственности или ином праве.

Перевозчиками являются организации, имеющие лицензии, признанные субъектами естественных монополий в географических и товарных границах соответствующего рынка пассажирских перевозок, то есть пригородные пассажирские компании. ОАО «РЖД» на соответствующих рынках не является перевозчиком в пригородном сообщении и не обязано владеть подвижным составом для предоставления его в аренду.

Частью 2 статьи 4 Федерального закона от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» установлено, что в соответствии с реализуемой по решению Правительства Российской Федерации демонополизацией рынка железнодорожных перевозок осуществляется переход от регулирования деятельности субъектов естественных

монополий (ОАО «РЖД») в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

В этой связи Программой структурной реформы определена необходимость обособления пригородных перевозок из основной сферы деятельности ОАО «РЖД».

Таким образом, обязанность по обновлению подвижного состава возлагается на перевозчика, то есть соответствующую пригородную пассажирскую компанию.

Основные требования к содержанию подвижного состава, включая определение назначенного срока службы, установлены техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (далее - ТР ТС 001/2011).

Согласно части 3 статьи 4 ТР ТС 001/2011 безопасность железнодорожного подвижного состава и его составных частей должна обеспечиваться путем, в том числе, установления назначенных сроков службы и (или) ресурсов продукции.

Статьей 2 ТР ТС 001/2011 установлено, что назначенный срок службы - календарная продолжительность эксплуатации продукции, при достижении которой эксплуатация продукции должна быть прекращена независимо от ее технического состояния.

Таким образом, подвижной состав после истечения назначенного срока службы должен быть заменен на новый в целях обеспечения обязанностей перевозчика по осуществлению перевозок в принадлежащем ему подвижном составе с соблюдением требований безопасности.

С учетом того, что ОАО «РЖД» не представляет в аренду АО «Центральная ППК» рельсовые автобусы в достаточном количестве, выполнение транспортного заказа в условиях выбытия парка подвижного состава по причинам истечения назначенного срока эксплуатации возможно в рамках приобретения нового подвижного состава на любом вещном праве непосредственно перевозчиком.

АО «Центральная ППК» было подтверждено выбытие арендованного у ОАО «РЖД» подвижного состава по сроку службы согласно Программе выбытия арендуемого ОАО «Центральная ППК» моторвагонного подвижного состава в период 2016 - 2020 гг. (данные документы были направлены в адрес органа регулирования письмом от 29.12.2020 № 23449-20).

Кроме того, Заявителем в адрес УГРТ Брянской области был направлен детальный расчет лизинговых платежей рельсовых автобусов серии РА-3 с

распределением по субъектам Российской Федерации на период регулирования 2022 год письмом от 18.03.2022 № 4674-22. Также Пояснительная записка по вопросам об отнесении на расходы по перевозкам расходов на лизинг подвижного состава в 2022 году и пояснительная записка по расходам на лизинг рельсовых автобусов серии РА-3 в 2022 году были представлены АО «ЦППК» письмом от 18.02.2022 № 3065-22 в рамках запроса органа регулирования № 06-29/144 от 04.02.2022.

Комиссия ФАС России отмечает факт того, что органом регулирования расходы на лизинг рельсовых автобусов не учитываются в составе экономически обоснованного уровня тарифа АО «ЦППК», одновременно ремонт и транспортное обслуживание по указанным рельсовым автобусам, расходы на эксплуатацию подвижных составов, в том числе на фонд оплаты труда учитываются в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК». Таким образом органом регулирования признается факт необходимости и осуществления АО «ЦППК» в текущем периоде регулирования эксплуатации данных подвижных составов исходя из определённой вагоно-километровой работы в субъекте.

Согласно Методике № 1649/17 лизинг относится к неподконтрольным затратам, учитывается на основании заключенных договоров с ограничением процентов по лизингу в зависимости от ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации на момент заключения договора. В соответствии с положениями, закреплёнными в Методике № 1649/17, процент лизинга по договорам финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на территории соответствующего субъекта, ограничивается предельным процентом по лизингу в размере 9,375 %.

Одновременно, проанализировав договоры финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава от 01.11.2018 № ОВ/К-16584-07-01, от 01.11.2018 № ОВ/К-16584-07-02, а также дополнительные соглашения к ним (в том числе учитывающие выделенные субъектом РФ субсидии на компенсацию части расходов, которые снижают лизинговый платёж) ФАС России отражены аналитические выводы в таблице ниже по сводным данным по %-ставкам по договорам на приобретение в лизинг подвижных составов, а также по соответствующим %, ограниченным Методикой № 1649/17 в рамках тарифного регулирования.

Лизингодатель	Реквизиты договора	Серия ПС	Ставка, %	КС на дату торгов (17 сентября 2018 г. - 16 декабря 2018 г.)	МАХ ставка согласно положениям Методики	Отклонение составляет (превышение над установленными)

				= 7,50 по Информации Центрального Банка РФ от 14.09.2018	№ 1649/17 и НКРФ	
АО «Сбербанк Лизинг»	ОВ-К- 16584-07- 01 от 01.11.2018	РА-3 2-х вагонные	9,61%	7,50%	(7,5*1,25= 9,375%)	+0,235 %
АО «Сбербанк Лизинг»	ОВ-К- 16584-07- 02 от 01.11.2018	РА-3 3-х вагонные	9,70%	7,50%	(7,5*1,25= 9,375%)	+0,325 %
* Источник данных о фактической ставке по договору - расчет по графику платежей согласно данным лизингодателя АО «Сбербанк Лизинг» * в расчётах указан процент в отсутствие формул расчёта						

Учитывая фактическое курсирование лизингового подвижного состава на территории Брянской области, учёт органом регулирования соответствующих расходов на эксплуатацию АО «ЦППК» подвижных составов, в условиях выполнения АО «ЦППК» обязательств, предусмотренных договорами финансовой аренды (лизинга) от 01.11.2018 №№ ОВ-К-16584-07-01, ОВ-К-16584-07-02 (с учетом дополнительных соглашений к ним), оплачивая по графику согласно приложениям к соответствующим договорам и дополнительным соглашениям к ним лизинговые платежи, органу регулирования необходимо установить экономически обоснованный уровень тарифа для АО «ЦППК» на территории Брянской области на 2022 год с учётом лизинговых платежей в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

2.2. Расходы на дезинфекцию подвижного состава, как арендованного, так и собственного

Расходы на дезинфекцию подвижного состава, как арендованного, так и собственного в размере 1,04 млн. руб. не учтены органом регулирования при установлении тарифов для АО «ЦППК» на 2022 год.

Из Выписки из протокола от 23.05.2022 № 11 органа регулирования в обоснование по неучёту затрат на дезинфекцию подвижного состава орган регулирования ссылается на письмо ФАС России от 13.08.2021 № ВК/68024/21 и полагает, что указанное письмо подлежит применению по аналогии к отношениям по установлению экономически обоснованного уровня тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом

в пригородном сообщении.

Письмом ФАС России от 13.08.2021 № ВК/68024/21 даны разъяснения по вопросу исключения из НВВ понесенных регулируемой организацией в сфере электроэнергетики расходов по противодействию распространения коронавирусной инфекции.

При этом согласно условиям договора аренды железнодорожного подвижного состава Арендатор (регулируемая организация) обязан осуществлять уборку подвижного состава в пунктах оборота за свой счет, своими силами или с привлечением третьих лиц. Также постановлением Главного государственного санитарного врача РФ от 16 октября 2020 года № 30 утверждены санитарные правила СП 2.2.3650-20 «Санитарно-эпидемиологические требования к отдельным видам транспорта и объектам транспортной инфраструктуры».

Обоснование данных расходов, а также алгоритм расчета затрат по вышеуказанным статьям на 2022 год был представлен в адрес Управления в виде пояснительных записок по затратам на уборку подвижного состава и по расходам на мероприятия по профилактике Covid-19.

Комиссия ФАС России отмечает, что доводы, отраженные в данном письме, не могут применяться в рамках аналогии права (транспортная сфера не сравнима со сферой электроэнергетики, поскольку сопряжена с осуществлением деятельности в общественных местах общего пользования, непосредственно на объектах железнодорожного транспорта и транспортной инфраструктуры).

В целях соблюдения требований, направленных на недопущение распространения коронавирусной инфекции, установленных уполномоченными органами исполнительной власти, у АО «Центральная ППК» существует необходимость, предусмотренная требованиями законодательства Российской Федерации по несению затрат на следующие мероприятия по предупреждению и предотвращению распространения коронавирусной инфекции:

- дезинфекция объектов инфраструктуры и общественных мест: пассажирских обустройств, станций, остановочных пунктах, помещений, зданий железнодорожных вокзалов;
- дезинфекция железнодорожного транспорта;
- обеспечение персонала материалами и средствами индивидуальной защиты (маски, перчатки и дезинфицирующие средства);
- прохождение работниками регулируемой организации медицинских исследований на предмет наличия коронавирусной инфекции.

Согласно разделу 2 «Перевозка пассажиров в пригородном сообщении» Временных рекомендаций по профилактическим мерам для обеспечения противоэпидемической безопасности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, направленных на снижение риска возникновения и распространения коронавирусной инфекции (COVID-19), утверждённой Министром транспорта Российской Федерации Е.И. Дитрих от 25.05.2020 (согласовано письмом № 02/10398-2020-23 А.Ю. Попова) закреплён перечень мер, направленных на снижение риска возникновения и распространения коронавирусной инфекции, такие как наличие санитайзеров в зданиях, в павильонах с закрытыми залами ожидания, санитарная обработка объектов пассажирской инфраструктуры, помещений вокзалов, закрытых залов ожидания, турникетов, эскалаторов, санитарная обработка подвижного состава.

Кроме того, согласно разделу 5 постановления Главного государственного санитарного врача по железнодорожному транспорту Российской Федерации от 16.12.2021 № 11 «Обеспечение санитарно-эпидемиологической безопасности при организации зимних пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в условиях сохраняющихся рисков распространения COVID-19 и в период сезонного подъема заболеваемости острыми респираторными вирусными инфекциями 2021-2022гг.» в связи с продолжающимся распространением новой коронавирусной инфекции, в целях снижения эпидемических рисков на объектах железнодорожного транспорта и транспортной инфраструктуры в период сезонного подъёма заболеваемости острыми респираторными вирусными инфекциями и гриппом, для обеспечения санитарно-эпидемиологической безопасности в период массовых зимних пассажирских перевозок железнодорожным транспортом начальникам территориальных отделов Управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту необходимо обеспечить контроль за осуществлением допуска к работе поездных бригад при обязательном наличии медицинских осмотров, лабораторного обследования, результатов ПЦР обследований на COVID-19, применение в полном объеме лабораторно-инструментальных исследований при осуществлении контроля за подготовкой составов в рейс, пополнение средств индивидуальной защиты, кожных антисептиков.

Также пунктом 2.2. постановления Правительства Брянской области «О введении режима повышенной готовности» от 17.03.2020 № 106-п (далее - Постановление о введении режима повышенной готовности) рекомендовано юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям организовать и проводить санитарно-противоэпидемические (профилактические) мероприятия в соответствии с методическими рекомендациями МР 3.1.0276-22 «Особенности проведения противоэпидемических мероприятий в условиях эпидемического процесса, вызванного новым геновариантом коронавируса «Омикрон»,

утвержденными Руководителем Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 28 февраля 2022 года.»

Пунктом 3 Постановления о введении режима повышенной готовности введена обязанность граждан использовать средства индивидуальной защиты органов дыхания (маски, респираторы) при нахождении в местах общего пользования (на всех объектах розничной торговли, в аптеках, общественном транспорте, включая такси, на всех предприятиях, продолжающих свою работу, в медицинских организациях), за исключением нахождения на открытом воздухе. Органы государственной власти, государственные органы Брянской области, органы местного самоуправления, организации и индивидуальные предприниматели, иные лица, деятельность которых связана с совместным пребыванием граждан, обязаны обеспечить соблюдение гражданами (в том числе работниками) требований по использованию средств индивидуальной защиты органов дыхания (маски, респираторы) в зданиях, строениях, сооружениях (помещениях в них), на соответствующей территории, в том числе не допускать в указанные места общего пользования граждан, не использующих средства индивидуальной защиты органов дыхания.

Согласно пункту 4 Постановления о введении режима повышенной готовности работодателям, осуществляющим деятельность на территории Брянской области рекомендовано: обеспечить контроль температуры тела работников с обязательным отстранением от нахождения на рабочих местах лиц с повышенной температурой; обеспечить информирование работников, выезжающих из Российской Федерации, о необходимости лабораторных исследований на новую коронавирусную инфекцию (COVID-19) методом полимеразной цепной реакции (ПЦР) в течение двух календарных дней со дня прибытия работника на территорию Российской Федерации; при получении запроса управления Роспотребнадзора по Брянской области незамедлительно представлять информацию обо всех контактах заболевшего новой коронавирусной инфекцией (COVID-19) в связи с исполнением им трудовых функций, обеспечить проведение дезинфекции помещений, где находился заболевший; обеспечить проведение в отношении работников мероприятий, направленных на стимулирование вакцинации от новой коронавирусной инфекции (COVID-19).

Пунктом 5 Постановления о введении режима повышенной готовности Директору департамента здравоохранения Брянской области Галаганову С.А. поручено обеспечить выполнение мероприятий, предусмотренных пунктом 2 постановления Главного государственного санитарного врача Российской Федерации от 2 марта 2020 года № 5 «О дополнительных мерах по снижению рисков завоза и распространения новой коронавирусной

инфекции (2019-nCoV)», а также выполнение ряда мероприятий.

Согласно пункту 6 Постановления о введении режима повышенной готовности Директору департамента промышленности, транспорта и связи Брянской области Войстроченко В.А., директору департамента культуры Брянской области Кривцовой Е.С. необходимо организовать совместно с юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность в местах массового скопления людей (на торговых объектах, в местах проведения театральных, культурно-просветительских, зрелищно-развлекательных мероприятий, а также при осуществлении перевозок граждан авиационным, железнодорожным, автомобильным транспортом), мероприятия по усилению режима текущей дезинфекции.

Также Комиссия ФАС России отмечает, что по состоянию на текущий момент по данным оперативного штаба по взаимодействию профильных органов исполнительной власти по профилактике и контролю за распространением новой коронавирусной инфекции в июле 2022 г. на территории Российской Федерации отмечается значительный рост показателей заболеваемости Covid-19 и связанных с этим количества госпитализаций. Кроме того, по прогнозам Всемирной организации здравоохранения и специалистов в области вирусологии, в Российской Федерации осенью 2022 г. ожидается очередная волна заболеваемости новой коронавирусной инфекцией. В этой связи представляется необходимым продолжение соблюдения требований временных рекомендаций по профилактическим мерам для обеспечения противоэпидемической безопасности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, направленных на снижение риска возникновения и распространения коронавирусной инфекции.

Одновременно с указанным Комиссия ФАС России отмечает, что пунктом 3.1 Правил финансового обеспечения предупредительных мер по сокращению производственного травматизма и профессиональных заболеваний работников и санаторно-курортного лечения работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными производственными факторами, утверждённых приказом Минтруда России от 14.07.2021 № 467н (в редакции от 31.05.2022) (далее – Приказ № 467н), финансовому обеспечению в 2022 году за счет сумм страховых взносов подлежат расходы страхователя на реализацию мероприятий по предупреждению распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19): а) приобретение одноразовых масок, респираторов и (или) многоразовых тканевых масок для защиты органов дыхания, а также щитков лицевых, бахил, перчаток, противочумных костюмов 1 типа, одноразовых халатов (далее - средства защиты); б) приобретение дезинфицирующих салфеток и (или) дезинфицирующих кожных антисептиков для обработки рук работников (далее - дезинфицирующие средства) и дозирующих устройств

(оборудования) для обработки рук указанными антисептиками (далее - дозирующие устройства); в) приобретение устройств (оборудования), в том числе рециркуляторов воздуха, и (или) дезинфицирующих средств вирулицидного действия для комплексной обработки транспортных средств, транспортной упаковки материалов, оборудования, продуктов, служебных помещений, контактных поверхностей; г) приобретение устройств (оборудования) для бесконтактного контроля температуры тела работника и (или) термометров; д) проведение лабораторного обследования работников на COVID-19 (метод ПЦР и (или) анализ на антитела к COVID-19).

В соответствии с пунктом 4 Приказа № 467н для получения решения Фонда о финансовом обеспечении предупредительных мер страхователь или обособленное подразделение страхователя, зарегистрированное в соответствии с подпунктом 2 пункта 1 статьи 6 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (далее - страхователь), обращается с заявлением о финансовом обеспечении предупредительных мер (далее - заявление) в территориальный орган Фонда по месту своей регистрации в срок до 1 августа текущего календарного года.

Согласно пунктам 5 и 6 Приказа № 467н к заявлению прилагается перечень документов (копий документов), дополнительно представляется перечень документов (копии документов), обосновывающий необходимость финансового обеспечения предупредительных мер (перечень документов поименован в настоящих пунктах Приказа № 467н).

Учитывая совокупность вышеизложенных доводов, заявленные АО «ЦППК» требования в указанной части в плановом режиме на 2022 год не подлежат удовлетворению. Одновременно необходимо отметить, что экономически обоснованные расходы, не учтенные органом регулирования в плановом режиме, которые возникают у перевозчика в процессе осуществления регулируемого вида деятельности, подлежат учёту в составе необходимой валовой выручки согласно Методике № 1649/17 в последующих периодах регулирования при надлежащем соответствующем обосновании (в том числе с учетом анализа обосновывающих материалов по величине финансового обеспечения в 2022 году мероприятий по предупреждению распространения новой коронавирусной инфекции за счет сумм страховых по расходам страхователя согласно Приказу № 467н).

2.

3. Расходы по статье «Обеспечение транспортной безопасности»

Расходы по статье «Обеспечение транспортной безопасности» не учтены органом регулирования в полном объеме в размере 91,74 млн. рублей.

В соответствии с частью 1 статьи 4 Федерального закона от 09 февраля 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, если иное не установлено настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами.

Требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности, предусмотренные статьей 7 настоящего Федерального закона, для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры, для объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, устанавливаются Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно - правовому регулированию в сфере внутренних дел. Указанные требования являются обязательными для исполнения субъектами транспортной инфраструктуры (часть 1 статьи 8 Федерального закона от 09 февраля 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 октября 2020 № 1653 утверждены Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для транспортных средств железнодорожного транспорта (далее - Требования № 1653), подпунктом 5 пункта 6 которых на перевозчиков как на субъектов транспортной безопасности возложена обязанность обеспечивать защиту транспортного средства от актов незаконного вмешательства в соответствии с паспортом транспортного средства силами обеспечения транспортной безопасности транспортного средства в установленных настоящим документом случаях подразделениями транспортной безопасности, включающими в себя группы из числа работников подразделений транспортной безопасности (далее - группы быстрого реагирования), специально оснащенные, мобильные, круглосуточно выполняющие свои задачи по реагированию на подготовку совершения или совершения актов незаконного вмешательства в зоне транспортной безопасности.

Согласно части 2 статьи 12.1 Федерального закона от 09 февраля 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» силы обеспечения транспортной безопасности подлежат обязательной аттестации, проводимой органами аттестации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел. Для целей аттестации сил обеспечения транспортной безопасности компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности имеют право привлекать аттестующие организации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Указанные Требования № 1653 вступили в законную силу с 21 октября 2020 года. Ранее действовавшее законодательство Российской Федерации не предусматривало обязанность перевозчиков обеспечивать транспортную безопасность исключительно силами обеспечения транспортной безопасности, прошедшими обязательную аттестацию.

Обоснование данных расходов, а также алгоритм расчета затрат на 2022 год представлен в адрес органа регулирования, а также в ФАС России на досудебное урегулирование тарифных споров в виде пояснительной записки к расчету расходов на обеспечение транспортной безопасности, охраны в поездах и услуг по обеспечению турникетного контроля пассажиров в 2022 году.

Согласно пояснительной записке АО «ЦППК» цена услуг на транспортную безопасность на период регулирования (2022 г.) определена исходя из действующей в 2021 году ставки по договору с ООО «ПТБ БЕРГ» от 14.12.2020 № 04-11-20 с учетом индексации с 01.01.2022 года в размере индекса ИПЦ, установленного прогнозом Минэкономразвития. Ставка 2021 года - 337,12 рублей без НДС за чел*час (с учётом НДС – 404,54 руб./час), ставка 2022 года - 351,62 рублей без НДС за чел*час. (с учётом НДС – 421,94 руб./час) (по анализу ФАС России: ИПЦ увеличение 2021 к 2022 составляет ИПЦ в размере 104,31, согласно Прогнозу Минэкономразвития составляет 104,3 %, что меньше на 0,01 в расчёте ставки по договору с ООО «ПТБ БЕРГ», отражённой в Пояснительной записке АО «ЦППК»). (период действия договора п. 1.4. – с 01 января 2021 года по 31 декабря 2023 года включительно, общая стоимость договора согласно п. 2.1. Договора – не может превышать 4 994 532 587,52 без учёта НДС, не может превышать 5 993 439 105,02 с учетом НДС.).

В Дополнительном соглашении от 27.12.2021 № 1 к Договору от 14.12.2020 №

04/11/20 (далее – Дополнительной соглашением № 1) стоимость 1 (одного) часа оказания услуг работником подразделения транспортной безопасности составляет 349 рублей 93 копейки без учёта НДС. Согласно пункту 2.1. Дополнительного соглашения № 1 общая стоимость договора не может превышать 5 111 064 546 рублей 56 копеек без учёта НДС. Общая стоимость оказания Услуг в соответствии с Дополнительным соглашением № 1 с учётом НДС составляет 6 133 277 455 рублей 78 копеек. Пунктом 3 Дополнительного соглашения № 1 закреплено, что настоящее дополнительное соглашение вступает в силу с 01 января 2022 года и действует в течение срока действия договора.

Согласно пункту 1.1. Договора от 14.12.2020 № 04/11/20 исполнитель обязуется оказать услуги по защите транспортных средств АО «Центральная ППК» от актов незаконного вмешательства, реагированию на нарушение внутриобъектового и пропускного режима на транспортных средствах и иных объектах, в отношении которых установлены требования законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности и антитеррористической защищенности в соответствии с Техническим заданием, которое определяет объём, содержание услуг и другие предъявляемые к ним требования, и являющимся Приложением № 1 к настоящему договору (далее - Техническое задание). (период действия договора – 3 года с 01 января 2021 года по 31 декабря 2023 года, информация о закупках <https://zakupki.gov.ru/epz/contractfz223/card/contract-info.html?id=12905774>).

В соответствии с пунктом 49.6.6.3. Методики расчета расходы, относящиеся к прочим расходам и оказываемые сторонними организациями, за исключением расходов, указанных в пунктах 49.6.6.1 и 49.6.6.2 Методики расчета, принимаются к учету в соответствии с заключенными договорами (при их наличии) и с учетом индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год.

Как указывает орган регулирования в отзыве на заявление АО «ЦППК» о досудебном урегулировании спора, договор с ООО ПТБ БЕРГ № 04-11-20 от 14.12.2020 года в материалах тарифного дела 2022 года не был представлен, сведений о пролонгации договора, заключенного АО «ЦППК» с ООО «ПТБ «БЕРГ» от 29.11.2019 № 01/11/19, (согласно пункту 1.4. договора срок исполнения договора с 01.12.2019 года по 31.12.2020) также не имелось в материалах тарифного дела 2022 года. Также в обоснование затрат на транспортную безопасность АО «ЦППК» были представлены акты выполненных работ за 2020 год, однако данных об отражении затрат в бухгалтерском учете не было предоставлено регулируемой организацией.

Орган регулирования отмечает также, что перевозчиком не было предоставлено штатное расписание на период регулирования, истекший и текущий годы; предоставленные данные по формированию оплаты труда собственных сотрудников не позволяли проанализировать численность и

состав персонала, задействованного в оказании услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, в связи с чем сделать однозначный вывод о необходимости привлечения подрядных организаций органу регулирования не представлялось возможным.

УГРТ не оспаривает факт наличия у перевозчика обязанности по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры. Вместе с тем, в условиях необходимости достоверной оценки допустимости и экономической обоснованности затрат, как цели проводимой экономической экспертизы и в целом государственного регулирования цен (тарифов), совокупность представленных материалов не позволяет сделать соответствующие выводы и учесть затраты на обеспечение транспортной безопасности в РА-3 при формировании ЭОУТ на 2022 год.

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

Кроме того, согласно пункту 11 Постановления о введении режима повышенной готовности Брянскому ЛО МВД России рекомендовано на транспорте в период повышенных мер безопасности на объектах железнодорожного транспорта, а также в связи с отменой передвижения поездов дальнего следования украинского, молдавского и белорусского формирований организовать сопровождение нарядами полиции Брянского ЛО МВД России на транспорте максимальное количество пригородных поездов, следовавших по территории Брянской области в направлении границ с Украиной, Белоруссией и обратно.

При сопровождении пригородных поездов особое внимание обращать на пассажиров, прибывающих на территорию Брянской области из

сопредельных территорий Украины и Белоруссии.

Из системного толкования правовых норм тарифного законодательства и законодательства о транспортной безопасности следует, что поскольку обязанность по обеспечению транспортной безопасности законом возложена на регулируемую организацию как перевозчика, то расходы на транспортную безопасность являются необходимыми для осуществления регулируемого вида деятельности и не могут быть признаны необоснованными или связанными с финансированием иной деятельности, не относящейся к услуге по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. Указанное подтверждается судебной практикой (решение Тамбовского областного суда по делу № 3а-85/2022 от 22.06.2022.).

Согласно пункту 4 части 1 статьи 3 Федерального закона от 09 февраля 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» одним из основных принципов обеспечения транспортной безопасности является непрерывность, что свидетельствует о необходимости круглосуточного обеспечения транспортной безопасности.

Комиссия ФАС России отмечает, что Договор АО «ЦППК» заключен на три года, в положениях соответствующего договора не зафиксировано, что стоимость услуг сформирована на один год. Поскольку в соответствии с приложением № 3 к Порядку 373 распределение затрат, связанных с подвижным составом, осуществляется согласно показателю вагоно-километрам по типам подвижного состава, соответственно и расходы на транспортную безопасность также должны распределяться в доле, только от всего объёма СПС (не только от РА-3, несмотря на то, что АО «ЦППК» расходы заявлены исключительно по категории подвижных составов РА-3), поскольку органом регулирования указанные затраты не принимались к учёту в рамках тарифного регулирования на 2022 год.

В дополнение Комиссией ФАС России также проанализировано штатное расписание АО «ЦППК» на 2022 год. Так, согласно штатному расписанию в пункте 1.9 функции Департамента охраны труда, техносферной безопасности и гражданской защиты выполняют 15 ед., в пункте 1.18. функции Департамента безопасности осуществляют 2 ед., в подпунктах 1.18.1. Отдел экономической безопасности функции осуществляет 15 ед., 1.18.2. Отдел информационной безопасности – 4 ед., 1.18.3 Отдел транспортной безопасности – 14 ед., итого по Департаменту транспортной безопасности – 28 ед.) Таким образом, штатное расписание перевозчика свидетельствует об отсутствии в составе АО «ЦППК» сотрудников, исполняющих функции подразделения транспортной безопасности. Данные функции в соответствии с действующим законодательством РФ могут выполняться только силами обеспечения транспортной безопасности, прошедшими обязательную аттестацию.

Важно отметить, что в материалах тарифного дела также в пояснительной записке АО «ЦППК» в разделе услуги транспортной безопасности указана ссылка на договор с ООО ЧОО АЭРО-ГРАД от 29.10.2020 № 03-11-20 на услуги охраны в поездах. Цена услуг на период регулирования (2022 г.) определена исходя из действующей в 2021 году ставки по договору с ООО ЧОО АЭРО-ГРАД № 03-11-20 от 29.10.2020 с учетом индексации с 01.01.2022 в размере индекса ИПЦ, установленного прогнозом Минэкономразвития от 30.09.2021 года. Ставка 2021 года – 181,56 рублей без НДС за чел*час, ставка 2022 года – 189,37 рублей без НДС за чел*час. (по анализу ФАС России: ИПЦ увеличение 2021 к 2022 составляет ИПЦ в размере 104,31, согласно Прогнозу Минэкономразвития составляет 104,3 %, что меньше на 0,01 в расчёте ставки по договору с ООО ЧОО «АЭРО-ГРАД», отражённой в Пояснительной записке АО «ЦППК»). Договор аналогичным образом заключен на три года с 01.10.2020 по 31.10.2023 на общую стоимость 657 985 618,72 руб. без НДС, 789 570 742,45 руб. с учётом НДС.

Комиссия ФАС России отмечает, что стоимость услуг по двум договорам, заключенным АО «ЦППК» с ООО «ПТБ БЕРГ» и ООО ЧОО «АЭРО-ГРАД», значительно разнится, а в пояснительных записках регулируемой организации не указаны существенные отличия по функционалу указанных договоров, в связи с чем не представляется возможным установить в рамках материалов тарифного дела обоснованность цены согласно представленным договорам с учетом соответствующего функционала охранных услуг.

Учитывая вышеизложенные доводы, ввиду того, что на перевозчика возлагается обязанность по обеспечению защиты собственных транспортных средств от актов незаконного вмешательства, реагирования на нарушение внутриобъектового и пропускного режима на транспортных средствах и иных объектах (при наличии), в отношении которых установлены обязательные требования законодательства РФ о транспортной безопасности, антитеррористической защищенности, органу регулирования необходимо провести дополнительный анализ расходов по статье «Обеспечение транспортной безопасности», при необходимости запросив соответствующие дополнительные обосновывающие материалы, в том числе актуальные договоры (дополнительные соглашения), бухгалтерские отчётные документы, по итогам которого учесть результаты соответствующего анализа исходя из проведённых расчётов согласно доводам, отраженным в мотивировочной части настоящего решения с учётом пункта 48 Методики № 1649/17, установив экономически обоснованный уровень тарифа для АО «ЦППК» на территории Брянской области на 2022 год.

2.4.-2.5 Затраты на уборку арендованного подвижного состава

Расходы по статье «Уборке арендованного подвижного состава» не учтены органом регулирования в полном объеме в размере 2,9 млн. руб.

При этом, как указывает АО «ЦППК», затраты по уборке арендованного подвижного состава относятся к прочим материальным затратам, которые рассчитаны Заявителем в соответствии с подпунктом 49.6.3.4. Методики № 1649/17.

Также согласно пункту 49.6.6.3 Методики № 1649/17 расходы, относящиеся к прочим расходам и оказываемые сторонними организациями, за исключением расходов, указанных в пп. 49.6.6.1 и 49.6.6.2 Методики № 1649/17, принимаются к учету в соответствии с заключенными договорами (при их наличии) и с учетом индекса потребительских цен (ИПЦ) в среднем за год. В случае превышения указанных индексов компанией пригородных пассажирских перевозок представляется дополнительное обоснование роста планируемых затрат.

В отзыве на заявление орган регулирования указывает на то, что в обоснование запланированных на 2022 год затрат по данной статье АО «ЦППК» представлены:

- договор с ООО «ИДАЛИКА» от 30.04.2021 № 46-08-21, заключенный на период с 01.04.2021 по 31.03.2024, дополнительное соглашение к нему 31.12.2021 № 1;

- договор с АО «ППК «Черноземье» от 13.06.2019 № 117 (действует с даты подписания по 31 марта 2020), на 2022 год доп. соглашение от 31.03.2022 № 11;

- пояснительная записка о порядке формирования затрат по данной статье.

Согласно пояснительной записке АО «ЦППК» заявленные затраты на уборку подвижного состава АО «ЦППК» на период регулирования (2022) планируются в размере 1 249,5 млн. руб. без НДС, в том числе 854,9 млн. руб. без НДС расходы на пригород, 394,1 млн. руб. без НДС - расходы на МЦД.

Расходы на уборку подвижных составов формируются из трех основных групп:

- расходы уборку в пунктах оборота;

- расходы на уборку и наружную обмывку кузовов при техническом обслуживании и ремонте подвижного состава;

- расходы на дезинфекцию.

В качестве факторов роста затрат по данной статье перевозчик указывает

на увеличение объемов работы за счет увеличения парка подвижного состава в течение 2021 года на 22 поезда (19 поездов ЭП2Д и 3 поезда РА-3) или 215 вагонов, увеличение парка в 2022 году на 11 составов серии ЭП2Д (121 вагон).

Таким образом, заявленные затраты перевозчик будет нести в отношении всего эксплуатируемого подвижного состава, как арендованного, так и собственного.

При этом АО «ЦППК» указывает на то, что по РА-3 и АПС 6000-й нумерации заявлено не 854,9 млн. руб., а 252,394 млн. руб. затрат на дезинфекцию и уборку (в целом по компании).

Орган регулирования Брянской области ссылается на отсутствие в расчёте полученной АО «ЦППК» суммы в размере 252,394 млн. руб. Кроме того, обращает внимание на то, что в составе НВВ АО «ЦППК» учтены расходы, приходящиеся на персонал «Депо», отмечая что часть функций может осуществляться силами указанного персонала АО «ЦППК» (в условиях отсутствия конкретизации: в каких видах работ указанный персонал задействован).

С учетом заявленного планового объема средств на уборку и дезинфекцию подвижного состава затраты на Брянскую область составят 10,69 млн. руб. (854,9 млн. руб. * 1,25 % (без МЦД по всем видам тяги)). Согласно карточке счета – 197,564 млн. руб. – уборка, что несопоставимо с заявленными АО «ЦППК» затратами в 2022 году в размере 854,9 млн. руб. Комиссия ФАС России обращает внимание на то, что представленные договоры заключены на все виды услуг, в котором также фигурируют расходы на дезинфекцию. В условиях отсутствия в договорах распределения затрат по видам услуг, в условиях того, что позиция органа регулирования основана на учёте расходов исходя из фактических затрат в пересчёте на изменение вагонокилометровой работы и уровня ИПЦ, учитывая включение органом регулирования в состав НВВ расходов по персоналу депо, Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения заявленных АО «ЦППК» требований в указанной части в плановом режиме, обращая внимание на то, что при надлежащем обосновании соответствующих фактических затрат, расходы в последующих периодах регулирования подлежат учету в составе ЭОУТа согласно Методике № 1649/17.

2.6-2.7. Затраты на оплату труда и отчисления на социальные нужды персонала локомотивных бригад (машинист и помощник машиниста рельсовых автобусов)

При расчете данных затрат органом регулирования не учтено запланированное увеличение численности персонала, связанное с

набором штата локомотивных бригад Компании АО «ЦППК» (машинисты, помощники машинистов, машинисты-инструкторы) для обслуживания собственного подвижного состава, парк которого вырос с 2020 года по 2022 год на 3 пригородного поезда серии РА-3.

Из пояснений органа регулирования согласно отзыву на заявление о досудебном урегулировании тарифных споров первоначально АО «ЦППК» в обоснование затрат по статье фонд оплаты труда РА, АЧ предоставлены карточки счета 20 за 2020 год в разрезе расходов на проведение медосмотров, выплату основной и дополнительной заработной платы, прогрев МВПС (моторовагонного подвижного состава), дополнительное медицинское страхование, оценочные обязательства на неиспользованные отпуска.

При формировании затрат по оплате труда АО «ЦППК» органом регулирования приняты показатели по подвижному составу серии РА. Письмом от 18.02.2022 № 3065-22 АО «ЦППК» представило дополнительные материалы по запросу органа регулирования, в том числе пояснительную записку по расчету затрат на оплату труда на 2022 год.

Согласно пояснительной записке АО «ЦППК» увеличение парка собственного подвижного состава и, соответственно, рост объемов поездочасовой работы подвижного состава, обслуживаемого собственными локомотивными бригадами, в 2022 году на 25,0 % по отношению к 2021 году (с 639 999 поездочас. в 2021 г. до 799 794 поездочас. в 2022 г.) приводит к необходимости увеличения численности персонала локомотивных бригад на 440 чел. АО «ЦППК» в рамках разногласий указывает на увеличение численности персонала в 2022 году по сравнению с 2020 годом в связи с ростом курсирующих составов (на 3 рельсовых автобуса). Вместе с тем, данные составы приобретены для выполнения транспортного заказа на территории Курской области, о чем свидетельствует, в том числе расшифровка затрат по лизинговым платежам.

Кроме того, в адрес органа регулирования перевозчиком не предоставлено штатное расписание на период регулирования, истекший и текущий годы. Предоставленные АО «ЦППК» данные по формированию оплаты труда собственных сотрудников не позволяли органу регулирования проанализировать численность и состав (должности, структурные подразделения) персонала, задействованного в оказании услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

С учетом вышеизложенного орган регулирования при расчете затрат на оплату труда основывался на фактических данных АО «ЦППК» 2020 года с учетом индексов потребительских цен и доли изменения вагонокилометровой работы в 2021-2022 годах, пропорционально объемам

вагонокилометровой работы РА в 2022 году. При этом, в общую величину затрат органом регулирования включены затраты по основной и дополнительной заработной плате. Иные заявленные АО «ЦППК» расходы не приняты УГРТ по следующим основаниям:

- расходы на проведение медосмотров - учтены в соответствующих статьях затрат от величины учтённого фонда оплаты труда;

- дополнительное медицинское страхование - дополнительные (необязательные) расходы могут быть осуществлены регулируемой организацией при наличии финансовой возможности и не подлежат обязательному включению при формировании регулируемых государством тарифов;

- оценочные обязательства на неиспользованные отпуска – в условиях отсутствия сведений о восстановлении АО «ЦППК» созданных резервов, соответствующие затраты не приняты органом регулирования в качестве допустимых и экономически обоснованных.

Аналогичный подход применен органом регулирования при формировании плановых отчислений на социальные нужды от фонда оплаты труда.

Комиссия ФАС России отмечает, что поскольку заявленное увеличение парка подвижного состава в 2021 году на 3 подвижных состава серии РА-3 привело к увеличению затрат на оплату труда и отчислений на социальные нужды локомотивных бригад в связи с набором локомотивных бригад под приобретенный в 2021 году подвижной состав, который напрямую связан с обслуживанием маршрутов по Курской области, указанные расходы на фонд оплаты труда и отчисления на социальные нужды не подтверждаются материалами тарифного дела по Брянской области.

По статье «Резерв отпусков» согласно статье 324.1 Налогового Кодекса Российской Федерации налогоплательщик, принявший решение о равномерном учете для целей налогообложения предстоящих расходов на оплату отпусков работников, обязан отразить в учетной политике для целей налогообложения принятый им способ резервирования, определить предельную сумму отчислений и ежемесячный процент отчислений в указанный резерв.

Для этих целей налогоплательщик обязан составить специальный расчет (смету), в котором отражается расчет размера ежемесячных отчислений в указанный резерв, исходя из сведений о предполагаемой годовой сумме расходов на оплату отпусков, включая сумму страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, обязательное медицинское страхование, обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и

профессиональных заболеваний с этих расходов.

При этом процент отчислений в указанный резерв определяется как отношение предполагаемой годовой суммы расходов на оплату отпусков к предполагаемому годовому размеру расходов на оплату труда.

Расходы на формирование резерва предстоящих расходов на оплату отпусков относятся на счета учета расходов на оплату труда соответствующих категорий работников. На конец налогового периода налогоплательщик обязан провести инвентаризацию указанного резерва.

Недоиспользованные на последнее число текущего налогового периода суммы указанного резерва подлежат обязательному включению в состав налоговой базы текущего налогового периода.

Письмом Министерства финансов Российской Федерации от 03.05.2012 № 03-03-06/1/222 разъяснено, что в целях налогового учета для целей исчисления налога на прибыль налогоплательщик имеет право создать резерв на оплату отпусков работников, и при решении о создании такого резерва он должен отразить в учетной политике принятый им способ резервирования, определить предельную сумму отчислений и ежемесячный процент отчислений в указанный резерв.

В целях недопущения двойного учета в тарифе органами регулирования субъектов исключается сумма затрат по резерву на выплату отпускных в случае, если в учетной политике организации не отражен принятый способ резервирования, а также предельная сумма отчислений и ежемесячный процент отчислений.

Согласно пункту 36 Методики № 1647/17 расчет экономически обоснованных затрат должен предусматривать в том числе: расчет затрат на оплату труда в текущем году (ожидаемые по году) и на период регулирования согласно Таблице № 2 приложения к Методике (в целом по субъекту регулирования, с выделением производственного персонала), штатного расписания, положения об условиях оплаты, коллективного договора, с изменениями к нему в текущем году и на период регулирования, справки о среднесписочной численности и среднемесячной заработной плате за предшествующий отчетный год и последний отчетный период по категориям работников; комментарий об изменении численности, средней заработной платы в текущем году и на период регулирования; расчет отчислений на социальные нужды в текущем году и на период регулирования.

Кроме того, важно отметить, что расчёт затрат на оплату труда согласно таблице № 2, представленный организацией в тарифной заявке по статье «Расчет затрат на оплату труда», содержит сведения организации по расходам на фонд оплаты труда за полный год, то есть за 12 месяцев.

Положения Методики № 1649/17 не предусматривают дополнительное включение резерва на оплату отпусков сверх учтённых расходов на фонд оплаты труда.

В связи с чем, резерв на оплату отпусков создается организациями для обеспечения заинтересованных пользователей информацией о величине будущих обязательств по оплате отпусков работникам на отчетную дату, являясь при этом оценочным обязательством, которое входит в состав фонда оплаты труда, а не фактически понесенными и оплаченными денежными средствами расходами.

Пунктом 5 Методики № 1649/17 предусмотрено, что расчет экономически обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении выполняется также на основе расчета затрат на оплату труда в текущем периоде (ожидаемые по году) и на период регулирования согласно приложению 13 к Методике № 1649/17 (в целом, с выделением производственного персонала), штатного расписания, положения об условиях оплаты, коллективного договора, действующего в компании пригородных пассажирских перевозок, с изменениями к нему в текущем периоде и на период регулирования.

При этом, положения Методики № 1649/17 не раскрывают: какие именно затраты, входящие в состав коллективного договора, подлежат учету в составе экономически обоснованного уровня тарифа.

В соответствии со статьей 40 Трудового кодекса Российской Федерации коллективный договор - правовой акт, регулирующий социально-трудовые отношения в организации или у индивидуального предпринимателя и заключаемый работниками и работодателем в лице их представителей.

Однако, статьей 41 ТК РФ предусмотрено, что в коллективном договоре с учетом финансово-экономического положения работодателя могут устанавливаться льготы и преимущества для работников, условия труда, более благоприятные по сравнению с установленными законами, иными нормативными правовыми актами, соглашениями.

Из вышеизложенного следует, что в случае наличия у компании благоприятного финансового состояния, организация вправе включать различные льготы и преимущества, которые не только предусмотрены статьей 41 ТК РФ, но и также иные льготы, которые улучшают положение работников организации по сравнению с действующим законодательством, то есть, в случае установления таких льгот, сама организация способна обеспечивать и финансировать подобные расходы.

Статьей 1 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» определены правовые основы федеральной политики в

отношении естественных монополий в Российской Федерации, которые направлены на достижение баланса интересов потребителей и субъектов естественных монополий, обеспечивающего доступность реализуемого ими товара для потребителей и эффективное функционирование субъектов естественных монополий.

Также, стоит отметить, что в соответствии с пунктом 13 Положения № 643, определено, что основным методом государственного регулирования тарифов, сборов и платы является метод экономически обоснованных затрат, и установление тарифов, сборов и платы осуществляется с учетом необходимости обеспечения доступности услуг железнодорожного транспорта для населения, соблюдения баланса их прав и законных интересов.

Пунктом 4 Положения предусмотрено, что государственное регулирование тарифов, сборов и платы осуществляется в целях обеспечения баланса интересов организаций железнодорожного транспорта и пользователей их услугами.

В связи с чем, принятие указанных расходов коллективного договора в полном объеме (включаются компанией в положения коллективного договора самостоятельно, по своему усмотрению и в неограниченном объеме) уполномоченными органами регулирования субъектов РФ приведет к финансированию за счет публично-правового образования и за счет граждан, которые являются потребителями услуг данного сектора, расходов, не отвечающих интересам потребителей услуг, которые такими льготами и преференциями не обладают, что будет являться нарушением действующего законодательства о тарифном регулировании и нарушением принципа соблюдения баланса интересов.

Кроме того, позиция относительно правомерности неучета органом регулирования отчислений в фонд добровольного медицинского страхования отражена в определении судебной коллегии по административным делам Верховного Суда Российской Федерации от 08.06.2017 № 37-АПГ17-1, в котором указано, что добровольное медицинское страхование является правом, а не обязанностью работодателя и может устанавливаться с учетом финансово-экономического положения работодателя. Исходя из того, что затраты на добровольное медицинское страхование напрямую не связаны с осуществлением регулируемой деятельности организации, то расходы на их выплату не могут перекладываться на потребителей ресурса, то есть данные расходы не являются экономически обоснованными.

Учитывая вышеизложенное, в отношении иных заявленных АО «ЦППК» в указанной статье затрат Комиссия ФАС России также не усматривает со стороны органа регулирования нарушений требований законодательства в области государственного регулирования цен и тарифов в сфере

железнодорожных перевозок.

3. Затраты, связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава.

Затраты, связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава, приняты органом регулирования в размере 121,6 млн. руб. вместо заявленных АО «ЦППК» в размере 275,9 млн. (данные представлены в таблице). При этом Комиссия ФАС России отмечает, что в разрезе оспариваемых подстатей затрат заявленные АО «ЦППК» суммы средств составляют 260 027,37 тыс. руб., а принятые органом регулирования – 107 194,29 тыс. руб. Таким образом, разница по заявленным АО «ЦППК» требованиям составляет 152 833,08 тыс. руб., что на 1 491,57 тыс. руб. отличается от заявленных АО «ЦППК» в общей статье затрат требований.

Предмет разногласий	Ед.изм.	Заявлено АО «ЦППК»	Принято УГРТ	Отклонение
3. Затраты, связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава	тыс. руб.	275 938,23	121 613,58	-154 324,65
3.3. Затраты, связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава по расчёту Управления в разрезе подстатей*	тыс. руб.	260 027,37	107 194,29	152 833,08
3.1.ТО РА-3	тыс. руб.	162 303,87	68 819,90	-93 483,97
3.2.ТР РА-3	тыс. руб.	70 922,96	32 842,77	-38 080,19
				-3 010,81
3.3.Ремонт оборудования РА-3	тыс. руб.	3 010,81	0,00	

3.4.Обслуживание электронных систем РА-3	тыс. руб.	1 105,68	0,00	-1 105,68
3.5.Мелкокузовной ремонт:				
3.5.1. 6000 АПС	тыс. руб.	1 163,68	0,00	-1 163,68
3.5.2. РА	тыс. руб.	0,00	0,00	- не оспаривается
3.6.Внеплановый ремонт:				
3.6.1. 6000 АПС	тыс. руб.	353,40	0,00	-353,40
3.6.2. РА АПС	тыс. руб.	0,10	0,00	-0,10
3.6.3. РА-3 СПС	тыс. руб.	11 661,34	0,00	-11 661,34
3.7.Приемка:				
3.7.1. 6000 АПС	тыс., руб.	3 228,66		-3 228,66
3.7.2. РА АПС	тыс. руб.	528,49		-528,49
3.7.3. РА-3 СПС	тыс. руб.	5 531,62	5 531,62	0,00- не оспаривается
3.8.Материалы для ремонта РА-3	тыс. руб.	216,76	0,00	-216,76

В обоснование плановых затрат на техническое обслуживание и ремонт собственных РА-3 АО «ЦППК» представлен договор от 18.08.2021 № 83/08/21, заключенный с ООО «ТМХ-ПТР», срок действия с 01.08.2021 по 31.12.2025, предельная цена договора за весь период действия - 2 631,35 млн. руб. с учетом НДС. Дополнительно АО «ЦППК» представлена пояснительная записка и расчет о порядке формирования плановых затрат на 2022 год.

Как указывает орган регулирования в отзыве на заявление о досудебном урегулировании тарифных споров, в соответствии с пунктом 6 Методики № 1649/17 расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) осуществляется на основе данных бухгалтерского учета, в соответствии с законодательством Российской Федерации о бухгалтерском учете, и данных, полученных в ходе ведения раздельного учета.

3.1.Техническое обслуживание РА-3

Относительно технического обслуживания в первоначальных пояснениях органом регулирования отмечено, что при определении плановых затрат на проведение технического обслуживания УГРТ исходило из параметров, определенных приложением 9 к договору от 18.08.2021 № 83/08/21,

заключенному с ООО «ТМХ-ПТР», а именно органом регулирования просуммированы строки 1-5 по 3-х и 2-х вагонным составам на 2022 год (ТО-2 Брянск 1 и Льгов-Киевский, ТО-3, ТО-4) = 120,146 млн. руб. (плановые значения по строкам согласно договору на 2022 год)*57,28 % (доля по Брянской области на РА-3) = 68,82 тыс. руб. – учтено органом регулирования.

Учитывая, то органом регулирования данные расходы приняты по плану на 2022 год согласно приложению 9 к договору от 18.08.2021 № 83/08/21, заключенному с ООО «ТМХ-ПТР», а именно органом регулирования просуммированы строки 1-5 по 3-х и 2-х вагонным составам, в котором указанные суммы определены на 2022 год, Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения заявленных АО «ЦППК» требований в указанной части в плановом режиме, обращая внимание на то, что при надлежащем обосновании затрат, расходы в последующих периодах регулирования подлежат учету в составе ЭОУТа согласно Методике № 1649/17.

3.2. Текущий ремонт РА-3

Относительно затрат на проведение текущего ремонта орган регулирования отмечает следующее.

Согласно пояснительной записке АО «ЦППК» в регулируемом периоде рост затрат на ремонт ПС серии РА-3 к 2021 году составляет 34,5 млн. рублей.

Основными факторами роста являются:

- необходимость проведения ТР-2 исходя из текущих пробегов поездов данной серии, наработка которых произошла с момента их приобретения и начала коммерческой эксплуатации;
- плановая замена УФ-ламп (ультрафиолетовая лампа) и блоков БРУК (блок автоматического релейного управления и контроля) по сроку службы;
- проведение сервисного обслуживания силовых установок более высокого уровня сложности, чем в 2021 году, в соответствии с регламентом обслуживания по наработке мото-часов дизель-генераторных установок (руководство по техническому обслуживанию и ремонту 753.00.00.00.000-02. РЭ2 Часть 3).

Вместе с тем, орган регулирования обращает особое внимание на то, что перевозчиком не представлено сведений о пробеге, отработанных мото-часах в разрезе 23 собственных подвижных составов РА-3, что не позволило УГРТ сделать вывод о технической необходимости проведения дополнительных ремонтов и несения соответствующих затрат.

С учетом данного положения орган регулирования при расчете затрат на техническое обслуживание и ремонт исходил из положений пункта 6 Методики № 1649/17, который указывает на расчёт плановых затрат на основании фактических данных с учетом изменения объемов вагонокилометровой работы и ИПЦ (отмечая что по факту 2020 года на Брянскую область приходилась доля вагонокилометровой работы собственных РА-3 в размере 70,31 %, а в 2022 — 57,28 %).

По руководству по техническому обслуживанию и ремонту ТР-1 проводится каждые 75 суток, а ТР-2 – 150 000 км пробега. То есть условно-постоянным затратами является ТР-1.

Одновременно орган регулирования отмечает, что не представлялось возможным определить рассчитанные и предъявленные к учету суммы затрат АО «ЦППК» согласно объемам работ с учетом имеющихся составов исходя из параметров руководства по техническому обслуживанию и ремонту.

Относительно ремонта ТР-2 – данных о пробегах не было представлено в адрес органа регулирования.

В этой связи Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения заявленных АО «ЦППК» требований в указанной части в плановом режиме, обращая внимание на то, что при надлежащем обосновании затрат, расходы в последующих периодах регулирования подлежат учету в составе ЭОУТа согласно Методике № 1649/17.

3.3.-3.8 Затраты на ремонт оборудования и обслуживание электронных систем РА-3, внеплановый ремонт, мелкокузовной ремонт, приемку арендованных электропоездов и рельсовых автобусов, материалов для ремонта РА-3, отклонены органом регулирования по совокупности следующих оснований:

- согласно пункту 19 Методики № 1649/17 оценка затрат должна осуществляться регулирующим органом не только с точки зрения экономической обоснованности, но и целесообразности их несения;
- оказание отдельных услуг (например, удаление вандальных надписей) фигурирует в различных договорах и статьях затрат (уборка и обслуживание подвижного состава и мелкокузовной ремонт), что может привести к повторному учету затрат;
- отсутствие предоставленного со стороны перевозчика штатного расписания на период регулирования, истекший и текущий годы в условиях аренды деповских комплексов и наличия в них собственного персонала не позволяет органу регулирования достоверно проанализировать возможность выполнения отдельных видов работ собственными силами и целесообразность заключения договоров с

подрядными организациями;

- отсутствие фактических данных за предшествующие периоды регулирования (или фактов отражения затрат в бухгалтерском учете) в условиях отсутствия закрепленной обязанности выполнения тех или иных видов работ ставят под сомнение необходимость включения плановых расходов только при наличии заключенного договора.

В рамках тарифного дела АО «ЦППК» предоставлены договоры:

- ООО «ПЭМРО» от 17.07.2019 № 93/08/19 (действие с даты подписания и в течение 12 месяцев) на выполнение работ по текущему и капитальному ремонту оборудования собственного подвижного состава. При этом в материалах тарифного дела отсутствуют дополнительные соглашения, а также акты выполненных работ. В договоре указано: места выполнения работ - специализированные производственные площади исполнителя, находящиеся на полигоне Московский, что ставит под сомнение целесообразность отнесения и компенсации данных расходов в тарифе Брянской области.

- ООО «Трансконвертер» от 03.10.2019 № 134/08/19 не учитываются органом регулирования, т.к. работы по ремонту преобразователей на электропоездах серий ЭД4М (относятся к МЦД), отсутствуют акты выполненных работ и дополнительные соглашения (отсутствует соответствующая пролонгация к договорам).

В части обслуживания электронных систем РА-3 АО «ЦППК» оспариваются подстатьи по обслуживанию унифицированных пультов машиниста, программированию и сопровождению ЭКПО, анализу и прогнозированию неисправностей, предоставлению данных о загруженности подвижных составов, прочим расходам, связанным с обслуживанием ПС в размере 1 105,68 тыс. руб. по Брянской области.

В рамках тарифной кампании в адрес органа регулирования в смете статей затрат АО «ЦППК» заявлены суммы в размере 1 930,423 тыс. руб. по обслуживанию электронных систем РА-3 в целом по компании, соответственно 1 105,68 тыс. руб. по Брянской области (доля – 57,28 %).

Органом регулирования указано на то, что в материалах тарифного дела договор, заключенный с АО «НИИАС» от 29.12.2020 № 229-21-00001, отсутствует, представлен только от 26.05.2020 № 229-20-0000 (срок действия по 31.12.2020 года), и на 2022 год от 24.12.2021 № 151-08-21 только в части одной подстатьи - обслуживание комплексных локомотивных устройств безопасности унифицированных (КЛУБ-У), в рамках которых на 2022 год общая предельная цена составляет в целом по компании 33 млн. руб. с учетом НДС. Соответственно обоснование общей заявленной АО «ЦППК» суммы в целом по компании в размере 1 930,423 тыс. руб. не предоставлено

со стороны регулируемой организации.

Учитывая вышеизложенное, Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения заявленных АО «ЦППК» требований в указанной части в плановом режиме, обращая внимание на то, что при надлежащем обосновании затрат, расходы в последующих периодах регулирования подлежат учету в составе ЭОУТа согласно Методике № 1649/17.

4. Затраты, связанные с содержанием и обслуживанием пассажирских обустройств (п.о.)

Затраты, связанные с содержанием и обслуживанием пассажирских обустройств (п.о.), приняты УГРТ в размере 23,6 млн.руб. вместо заявленных АО «ЦППК» в размере 28,3 млн.руб, (данные представлены в таблице). Пассажирские обустройства (ПО) - комплекс, включающий в себя платформы, навесы, павильоны, билетные кассы, вокзалы, ограждения, малые архитектурные формы, статическую и динамическую визуальную информацию.

Предмет разногласий	Ед.изм.	Заявлено		Отклонение
		АО «ЦППК»	УГРТ	
4. Затраты, связанные с содержанием и обслуживанием пассажирских обустройств (ПО)	тыс. руб.	28 306,78	23 650,00	-4 656,78
4.1. прочие материальные расходы	тыс. руб.	0,0	0,0	0,00 – не оспаривается
4.2. Аварийно-диспетчерское	тыс. руб.	0,0	0,0	0,00 – не оспаривается
4.3. обслуживание	тыс. руб.	577,58	577,58	0,00 – не оспаривается
4.4. Капитальный ремонт ПО	тыс. руб.	2 828,58	2 817,80	-10,78 – не оспаривается
4.5. Текущий ремонт и благоустройство ПО	тыс. руб.	2 308,80	2 300,00	-8,80 – не оспаривается
4.6. Мелкий ремонт ПО	тыс. руб.	1 728,00	1 724,01	-3,99 – не оспаривается
4.7. Уборка и ТС ПО	тыс. руб.	5 022,77	4 958,73	-64,04 – не оспаривается
4.8. Дезинфекция ПО (ковид)	тыс. руб.	2 484,05	0,0	-2 484,05
4.9. Покраска ПО	тыс. руб.	907,52	904,06	-3,46 – не оспаривается
4.10. Ремонт визуально информационного	тыс.	197,09	188,23	-8,86 – не

обслуживания пассажирских обустройств	тыс. руб.	2021	2022	разница
4.11.электроэнергия	руб.	2 039,86	2 032,08	-7,78
4.12.прочие расходы	тыс. руб.	0,00	0,00	0,00 – не оспаривается
4.13.Аренда ПО	тыс. руб.	10 180,18	8 117,51	-2 062,67
4.14.Коммунальные услуги за аренду ПО	тыс. руб.	32,36	30,00	-2,36 – не оспаривается
4.15.Экология	тыс. руб.	0,00	0,00	0,00 – не оспаривается

4.1. (4.8) Расходы по подстатье «Дезинфекция пассажирских обустройств» в составе затрат, связанных с содержанием и обслуживанием пассажирских обустройств (ПО)

Из состава данных затрат, связанных с содержанием и обслуживанием пассажирских обустройств (ПО), органом регулирования в полном объеме отклонены расходы по статье «Дезинфекция пассажирских обустройств» в размере 2,5 млн. рублей.

Как следует из Выписки из протокола №11 от 23.05.2022 в обоснование не включения в состав НВВ АО «ЦППК» затрат на дезинфекцию подвижного состава орган регулирования по аналогии с мотивированной позицией, отраженной в пункте 2.2. настоящего заключения, ссылается на письмо ФАС России от 13.08.2021 № ВК/68024/21 и полагает, что указанное письмо подлежит применению по аналогии к отношениям по установлению экономически обоснованного уровня тарифа на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Учитывая доводы Комиссии ФАС России, отраженные в пункте 2.2. мотивировочной части настоящего решения, требования АО «ЦППК» также не подлежат удовлетворению в указанной части в плановом режиме, обращая внимание на то, что при надлежащем обосновании затрат, расходы в последующих периодах регулирования подлежат учету в составе ЭОУТа согласно Методике № 1649/17 и пункту 2.2. мотивировочной части настоящего решения.

4.2. (4.13) Расходы по подстатье «Аренда пассажирских обустройств» в составе затрат, связанных с содержанием и обслуживанием пассажирских обустройств (ПО)

АО «ЦППК» в заявлении о досудебном урегулировании спора (разногласий) указывает на необоснованное занижение органом регулирования расходов по статье «Аренда пассажирских обустройств»

на 2,1 млн. рублей.

Позиция органа регулирования в рамках тарифного дела заключается в необходимости компенсации АО «ЦППК» 296,61 млн. либо посредством аренды, либо посредством затрат на капитальный ремонт во избежание двойного учета средств. Сведений о порядке отражения в бухгалтерском учете затрат на капитальный ремонт (при их фактическом исполнении), а также взаимозачете встречных обязательств арендатора и арендодателя по договору от 30.06.2014 № ЦРИ-04-А-4423-14-003183 АО «ЦППК» в адрес органа регулирования не представлено.

Учитывая вышеизложенное, исходя из материалов тарифного дела Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения заявленных АО «ЦППК» требований в указанной части.

5. Затраты, связанные с обслуживанием пассажиров на вокзалах

Затраты, связанные с обслуживанием пассажиров на вокзалах, приняты органом регулирования в размере 1,4 млн. руб. вместо заявленных АО «ЦППК» в размере 9,6 млн. руб. В указанной статье органом регулирования в полном объеме не учтены расходы по статье «Услуги по обеспечению турникетного контроля пассажиров услуги охранных организаций» на сумму 8,18 млн. рублей.

Предмет разногласий	Ед.изм.	Заявлено Принято		Отклонение
		Компанией УГРТ		
Затраты, связанные с обслуживанием пассажиров на вокзалах, в том числе:	тыс. руб.	9 601,19	1 413,1	-8 188,09
техническое обслуживание АСОКУПЭ	тыс. руб.	1 413,11	1 413,1	0,00 – разногласия отсутствуют
услуги охранных организаций ТУРНИКЕТЫ	тыс. руб.	8 188,09	0,00	-8 188,09

Как указывает АО «ЦППК» в заявлении об урегулировании досудебного спора, на остановочных пунктах Брянской области располагаются турникетные комплексы: Брянск-Льговский - 7 штук и Орджоникидзеград - 7 штук. Для обеспечения сохранности имущества турникетного комплекса регулируемой организации, проверки наличия, действительности и правильности оформления проездных документов (билетов), осуществляющих проход через турникетные комплексы, а также принятия мер по пресечению прохода пассажиров, осуществляющих проход через турникетный комплекс без проездных документов или по недействительным билетам, регулируемой организацией заключен договор от 29.06.2020 №

02/11/20 с организацией ООО «Мегаполис».

Учитывая расположение на территории Брянской области 14 турникетных комплексов, АО «ЦППК» в составе экономически обоснованных затрат предъявлены к учёту в том числе затраты на оплату услуг охранных организаций АСОКУПЭ (турникетов), распределив их по принципу «прямого учета», предусмотренного Порядком № 373.

Указанное было подкреплено сведениями АО «ЦППК» из таблицы «Распределение затрат. АО «Центральная ППК» по субъектам РФ прогнозные в периоде регулирования», представленными регулируемой организацией в адрес УГРТ письмом от 22.11.2021 № 22967-21. Обоснование данных расходов, а также алгоритм расчета затрат на 2022 год представлены АО «ЦППК» письмом от 18.02.2022 № 3065-22 в адрес органа регулирования в виде пояснительной записки к расчету расходов на обеспечение транспортной безопасности, охраны в поездах и услуг по обеспечению турникетного контроля пассажиров в 2022 год.

В отзыве органа регулирования на заявление о досудебном урегулировании спора АО «ЦППК» указано, что решением Брянского областного суда от 27.05.2021 по делу № 3а-738/2021, вступившим в законную силу 18.11.2021, была дана оценка обстоятельствам, связанным, в том числе, с не включением УГРТ затрат на охрану АСОКУПЭ. Затраты на охрану АСОКУПЭ (турникетов) были признаны судом избыточными и нецелесообразными, в том числе, с учетом следующего.

Предметом договора от 29.06.2020 № 02/11/20 (как и ранее действовавшего договора от 28.04.2017 года № 02/11/17), заключенного между АО «ЦППК» (заказчик) и ООО «Мегаполис» (исполнитель) (далее - договор), является принятие на себя последним обязательств оказания услуг по проверке наличия, действительности и правильности оформления проездных документов (билетов), принятию мер по пресечению прохода пассажиров без проездных документов. В состав работ помимо указанных в п. 2.1.2 договора, включено обеспечение сохранности имущества турникетного комплекса, а также иного имущества, предоставленного заказчиком для исполнения обязанностей по настоящему договору.

Оказание услуг осуществляется на турникетных комплексах остановочных пунктов и станций, указанных в техническом задании (п. 1.2. договора).

Согласно пункту 1 договора турникетный комплекс - комплекс павильонов, турникетных линий и других сооружений, предназначенных для прохода пассажиров с проездными документами и/или препятствующих безбилетному проходу, являющиеся составной частью автоматизированной системы оплаты, контроля учета проезда в электропоездах (АСОКУПЭ).

Информация по функциональному назначению системы АСОКУПЭ размещена на сайте АО «Инжиниринговый центр «Университет КСБ» (<http://uksb-engine.ru/system/tekhnolog/asokupe/>).

Автоматизированная система оплаты (АСОКУПЭ или АСОКУПЭ-Л) - современная надежная система, необходимая для учета проезда и контроля оплаты, управления за кассовым оборудованием и решения других задач на пунктах линейного контроля, вокзалах, станциях, пересадочных узлах. Она позволяет осуществлять сбор данных, следить за работой касс, оборудования контроля доступа, обеспечивать интеграцию с другими системами.

Основные задачи, которые можно решить при внедрении АСОКУПЭ или АСОКУПЭ-Л:

- обеспечение автономной работы турникетов;
- пропуск пассажиров, имеющих проездные документы (как на бумажном носителе, так и на бесконтактных картах);
- обеспечение распечатки билетов на билетопечатающем оборудовании;
- контроль за работой турникетного оборудования;
- полный запрет на повторный проход по одному проездному документу (даже если пассажир совершает попытки через разные турникеты).

Для создания единой АСОКУПЭ или АСОКУПЭ-Л формируются подсистемы контроля на линии, оплаты проезда и контроля доступа. Возможно создание спецрежимов, которые позволяют организовать безопасный проход пассажиров через турникеты в случае массового скопления людей или срочной эвакуации. Несмотря на то, что системы АСОКУПЭ и АСОКУПЭ-Л имеют одинаковую структуру, работают по одному принципу, для каждого объекта осуществляется проектирование. Учитывается количество пассажиров, касс, турникетов и другие данные, чтобы были созданы все необходимые условия для удобной покупки билетов и быстрого прохождения через системы контроля (<http://uksb-engine.ru/system/tekhnolog/asokupe/>).

Таким образом, отказывая во включении затрат на охрану АСОКУПЭ, орган регулирования исходил в том числе из положений пункта 19 Методики № 1647/17, который говорит о необходимости оценки затрат не только с точки зрения экономической обоснованности, но и целесообразности их несения.

При наличии установленного комплекса АСОКУПЭ, несение затрат на привлечение персонала, фактически осуществляющего функции АСОКУПЭ, УГРТ считает нецелесообразным.

Кроме того, пунктом 6 Методики № 1649/17 расчета предусмотрено, что расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации и экономически обоснованного уровня тарифов в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении осуществляется на основе данных бухгалтерского учета, в соответствии с законодательством Российской Федерации о бухгалтерском учете, и данных, полученных в ходе ведения раздельного учета, в соответствии с Порядком ведения раздельного учета для расходов, распределенных на вид деятельности «пассажирские перевозки в пригородном сообщении».

Обществом в обоснование затрат предоставлены договоры на оказание услуг, пояснительная записка на основании заключенного договора. Данных о принятии данных затрат к бухгалтерскому учету и их отражения в учетных регистрах АО «ЦППК» не предоставлено в адрес органа регулирования.

Учитывая, что решением Брянского областного суда от 27.05.2021 по делу № 3а-738/2021, вступившим в законную силу 18.11.2021, была дана оценка обстоятельствам, связанным, в том числе, с не включением УГРТ затрат на охрану АСОКУПЭ, Комиссия ФАС России по аналогии оспариваемых статей затрат на одни и те же услуги, как по договору от 28.04.2017 года № 02/11/17, так и от 29.06.2020 № 02/11/20, отказывает АО «ЦППК» в удовлетворении заявленных требований в указанной части.

6. Общепроизводственные и общехозяйственные расходы

Общепроизводственные и общехозяйственные расходы заявлены АО «ЦППК» в размере 60,2 млн., приняты УГРТ при установлении тарифов в размере 34,8 млн. руб. (данные по оспариваемым подстатьям представлены в таблице).

Предмет разногласий	Ед.изм.	Заявлено Компанией	Принято УГРТ	Отклонение
Общепроизводственные и общехозяйственные расходы	тыс. руб.	60 199,02	34 895,63	-25 303,39
ФОТ	тыс. руб.	27 262,33	26 703,87	-558,46
отчисления на соц. нужды	тыс. руб.	6 992,49	6 192,75	-799,74
материалы	тыс. руб.	631,12	308,39	322,73

топливо	тыс. руб.	125,46	105,06	-20,40
прочие материальные	тыс. руб.	828,62	34,77	-793,85
амортизация	тыс. руб.	1 033,84	0,00	-1 033,84
прочие расходы	тыс. руб.	23 325,17	1 460,79	-21 864,38

В соответствии с пунктом 49.10 Методики № 1647/17 расчет ожидаемых в текущем периоде общепроизводственных, общехозяйственных расходов компании пригородных пассажирских перевозок производится по следующей формуле (19).

При этом при определении экономически обоснованных затрат субъекта регулирования (в целом и по субъектам Российской Федерации) величина общепроизводственных и общехозяйственных расходов субъекта регулирования, относимых на вид деятельности «пассажирские перевозки в пригородном сообщении» определяется регулирующим органом с учетом обосновывающих материалов субъекта регулирования и доли таких затрат в суммарных затратах в отчетном периоде.

По мнению АО «ЦППК», органом регулирования в расчетах не применяются формулы, указанные в пункте 49.10 Методики № 1647/17, и не используются данные об общепроизводственных, общехозяйственных расходах за отчетный период.

Также АО «ЦППК» отмечает, что УГРТ без обоснований в полном объеме не учитываются расходы по статье «Амортизационные отчисления» в размере 2,5 млн. руб. согласно уточненным расчетам регулируемой организации, направленным письмом от 18.02.2022 № 3065-22, обращая внимание на то, что при тарифном регулировании предыдущих периодов данные расходы учитывались органом регулирования.

Орган регулирования отмечает, что при расчете плановых затрат руководствовалось пунктом 49.9. Методики расчета - в случае передачи на баланс компании пригородных пассажирских перевозок основных средств (железнодорожного подвижного состава, АСУКОПЭ), штатной численности персонала для осуществления железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении расчет ожидаемых в текущем периоде общепроизводственных и общехозяйственных расходов принимается на основе обосновывающих материалов компании пригородных пассажирских перевозок по согласованию с регулирующим органом.

Ввиду непредставления перевозчиком обосновывающих данных за 2021 год - текущий по отношению к плановому периоду 2022 года, орган регулирования основывался на обосновывающих материалах 2020 года.

Комиссия ФАС России обращает внимание на то, что в заявлении о

досудебном урегулировании спора АО «ЦППК» ссылается на неприменение УГРТ формул, указанных в пункте 49.10 Методики 1649/17, при этом самостоятельного расчёта АО «ЦППК» не приводит в материалах дела, кроме того, на момент установления тарифов на 2022 год самостоятельно заявляя указанные расходы прямым счётом без применения формул Методики 1649/17.

В отношении заявленных расходов по статье «Амортизационные отчисления» Комиссия ФАС России отмечает, что согласно карточке счёта по «Амортизационным отчислениям» срок эксплуатации по ряду объектов в 2022 году истек, в связи с чем амортизационные отчисления по соответствующим объектам не подлежат начислению. Кроме того, по ряду объектов стоимость объектов основных средств в перечне отражена в размере «менее 100 тыс. руб.». Учитывая доводы, изложенные в пункте 1 настоящего решения, Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения заявленных требований в указанной части.

Учитывая вышеизложенные доводы, отчётные данные АО «ЦППК» по факту 2020 года, Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения заявленных АО «ЦППК» требований по данной статье затрат в целом.

7. Прочие расходы

АО «ЦППК» в заявлении оспариваются прочие расходы в размере 7 300 тыс. руб.

Поскольку в заявлении отсутствует аргументация со стороны регулируемой организации по указанной статье, в том числе расчеты и обоснования, Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения заявленных АО «ЦППК» требований по данной статье затрат.

8. Экономически обоснованные затраты, не учтенные органом регулирования при установлении тарифов в предыдущие периоды регулирования за 2016-2020 годы

АО «ЦППК» в рамках рассмотрения досудебного спора заявлены затраты, не учтенные органом регулирования при установлении тарифа в предыдущие периоды регулирования за 2016-2020 гг., в общем размере 2 012 281,28 тыс. руб.

Согласно пункту 46 Методики № 1649/17 в случае если субъект регулирования в течение периода регулирования понес экономически

обоснованные затраты, не учтенные при установлении регулируемых тарифов (цен) на период регулирования, в том числе затраты, связанные с объективным и незапланированным ростом цен на продукцию (работы, услуги), потребляемую в течение периода регулирования, такие затраты (включая затраты, связанные с обслуживанием заемных средств, привлекаемых для покрытия недостатка средств, которые учитываются по ставке процента, определенной соглашением сторон по долговым обязательствам, но не более ставки, установленной в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации) учитываются при установлении регулируемых тарифов (цен) на период регулирования.

Необходимо отметить, что тарифные решения, принятые органом регулирования в отношении тарифов на услуги по перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении за 2016, 2017, 2018 годы отменены в судебных инстанциях. В апелляционном определении Верховного Суда РФ от 18.10.2018 года по делу № 83-АПГ18-7 определена сумма неучтенных затрат за 2016 год, необоснованно отклоненных УГРТ - 299 418,32 тыс. рублей. При этом АО «ЦППК» отмечает, что установленный приказом органа регулирования от 21.02.2017 № 3/1-жд экономически обоснованный уровень тарифа на 2017 год в размере 26,93 рубля за одну десятикилометровую зону, не учитывает сумму неучтенных УГРТ экономически обоснованных затрат АО «ЦППК» за 2016 год в размере 299 418,32 тыс. рублей. В последующих периодах регулирования (2017-2021 гг.) указанная сумма также не учитывалась органом регулирования при установлении тарифов для перевозчика. В связи с указанным, по мнению регулируемой организации, данная сумма должна быть учтена в составе НВВ АО «ЦППК» 2022 года.

Также УГРТ ежегодно при установлении экономически обоснованного уровня тарифа на очередной период регулирования не принимает в расчёт неучтенные экономически обоснованные затраты в размере 344 071,69 тыс. рублей при установлении тарифа на 2017 год.

Так, вступившим в законную силу решением Брянского областного суда от 27.04.2018 по делу № За-17/2018 установлено, что при утверждении экономически обоснованного уровня тарифа на 2017 год орган регулирования необоснованно отклонил затраты компании на общую сумму 344 356 510 рублей, а именно:

- 254 613 000 рублей ошибочно не учтены органом регулирования в составе расходов, связанных с ремонтом и техническим обслуживанием арендуемого железнодорожного подвижного состава;

- 79 457 860 рублей ошибочно не учтены органом регулирования в составе затрат, связанных с содержанием, эксплуатацией и ремонтом железнодорожного подвижного состава, затрат на продажу проездных билетов и затрат, связанных с обслуживанием пассажиров на вокзалах;

- 10 285 650 рублей ошибочно не учтены органом регулирования в составе общепроизводственных и общехозяйственных затрат.

В последующих периодах регулирования (2018-2021 гг.) неучтённые затраты за 2017 год органом регулирования к учёту также не принимались, в связи с чем, по мнению АО «ЦППК», указанные затраты подлежат включению в состав НВВ 2022 года.

Комиссия ФАС России отмечает, что аналогичная 2016-2017 гг. ситуация сложилась по тарифному решению 2018 года.

Одновременно АО «ЦППК» в порядке гражданского судопроизводства поданы иски в суд, связанные с компенсацией из бюджета РФ убытков за указанные периоды. Комиссия ФАС России отмечает, что в рамках судебных производств по делам, заявленные АО «ЦППК» суммы средств по убыткам за 2016-2019 годы отличаются от сумм, заявленных перевозчиком в ФАС России по рассмотрению досудебного спора (поскольку в рамках досудебного спора АО «ЦППК» заявлены не убытки регулируемой организации, а расходы по перечню статей затрат). Так, в рамках дела А09-359/2020 по убыткам 2016 года сумма исковых требований АО «ЦППК» составляет 403 905 100 руб. (приостановлено до вступления в силу судебного акта по делу об оспаривании ЭОУТ на 2021 год), в рамках дела А09-11930/2020 по убыткам 2017 года сумма исковых требований АО «ЦППК» составляет 462 397 030 руб. (Назначена экспертиза), в рамках дела А09-6061/2021 по убыткам 2018 года сумма исковых требований АО «ЦППК» составляет 458 062 340 руб. (Назначена экспертиза).

Комиссия ФАС России обращает внимание на то, что расходы, не учтенные органом регулирования при установлении тарифа в предыдущие периоды регулирования за 2016-2019 гг., были предметом рассмотрения спора по делу от 27.05.2021 № 3а-738/2021. Решением Брянского областного суда от 27.05.2021 по делу № 3а-738/2021, вступившим в законную силу 18.11.2021, дана оценка ряду обстоятельств, в том числе, не включению УГРТ Брянской области затрат АО «ЦППК», не учтенных при установлении тарифа в предыдущие периоды (2016-2019 годы). В указанном решении Брянским областным судом отражено, что поскольку АО «ЦППК» (истцом) избран способ защиты права в порядке гражданского судопроизводства, требование о включении неучтённых затрат за 2016, 2017 годы может повлечь двойное взыскание потерь в доходах. Относительно расходов 2019 года в решении Брянского областного суда указано на отсутствие доказательств, свидетельствующих о том, что истец в спорные периоды понес экономические обоснованные затраты.

Исходя из вышеизложенного Комиссия ФАС России резюмирует, что поскольку АО «ЦППК» (истцом) избран способ защиты права в порядке гражданского судопроизводства, требование АО «ЦППК» о включении в состав НВВ 2022 года неучтённых органом регулирования затрат

перевозчика с 2016 по 2018 годы не подлежат удовлетворению в рамках урегулирования досудебного спора в ФАС России.

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

Относительно затрат 2019-2020 гг. Комиссия ФАС России отмечает, что пунктом 46 Методических указаний предусматривается учёт понесенных экономически обоснованных затрат, но не учтенных при установлении регулируемых тарифов (цен) на период регулирования, в том числе затрат, связанных с объективным и незапланированным ростом цен на продукцию (работы, услуги), потребляемую в течение периода регулирования, связанных с обслуживанием заемных средств, привлекаемых для покрытия недостатка средств, которые учитываются по ставке процента, определенной соглашением сторон по долговым обязательствам, но не более ставки, установленной в соответствии с налоговым законодательством Российской Федерации) при установлении регулируемых тарифов (цен) на период регулирования при надлежащем обосновании.

Согласно пункту 19 Методики расчета 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.

Поскольку предоставленные АО «ЦППК» в адрес ФАС России данные по затратам предшествующих периодов (2019-2020 годы) не позволяют достоверно оценить их обоснованность, учитывая отсутствие конкретизации со стороны АО «ЦППК» по оспариваемым подстатьям затрат в указанные периоды регулирования, Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения заявленных АО «ЦППК» требований при расчете ЭОУТ на 2022 год.

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 «Центральная пригородная пассажирская компания» (АО «ЦППК») и

РЕШИЛА:

1. Частично удовлетворить требования, изложенные в заявлении о досудебном урегулировании спора между АО «Центральная пригородная пассажирская компания» и Управлением государственного регулирования тарифов Брянской области (исх. от 03.06.2022 № б/н, вх. от 06.06.2022 № 100659/22).

2. Органу исполнительной власти Брянской области в области государственного регулирования тарифов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок в срок до 01.12.2022 установить экономически обоснованный тариф для АО «ЦППК» на 2022 год с учётом лизинговых платежей и результатов анализа по статье «Обеспечение транспортной безопасности» в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и мотивировочной частью настоящего решения.

3. В остальной части заявленных АО «ЦППК» требований отказать.

4. Об исполнении настоящего решения органу исполнительной власти Брянской области в области государственного регулирования тарифов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок в течение 5 рабочих дней со дня принятия решения, предусмотренного пунктом 2 резолютивной части настоящего решения, представить в ФАС России надлежащим образом заверенные копии:

— протоколов заседаний правления органа исполнительной власти Брянской области в области государственного регулирования тарифов субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, на которых принимались решения во исполнение настоящего решения;

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

— экспертного заключения органа исполнительной власти Брянской области в области государственного регулирования тарифов субъектов

естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок по результатам пересмотра (установления) тарифа на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении для АО «ЦППК», в котором отражены результаты исполнения настоящего решения, с приложением смет (калькуляций) по расчету необходимой валовой выручки с указанием всех входящих в нее статей затрат и объемных показателей в натуральном выражении (в том числе в среднем по году) в формате Excel с функционирующими формулами, по установлению тарифа для АО «ЦППК».