

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 «ЦППК» (исх. от 03.06.2022 б/н, вх. от 06.06.2022 рег. № 100655/22) (далее – Заявление), возникший с Управлением по тарифам и ценовой политике Орловской области по вопросу установления цен (тарифов) в сфере перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, в присутствии на заседании Комиссии ФАС России (посредством видео-конференц-связи) 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 рег. № 100655/22) (далее – Заявление) о досудебном споре между АО «Центральная пригородная пассажирская компания» (далее – Заявитель, регулируемая организация, перевозчик, АО «ЦППК») и Управлением по тарифам и ценовой политике Орловской области (далее – Управление, орган регулирования) по приказу Управления от 23.05.2022 № 218-т «Об установлении АО «Центральная ППК» экономически обоснованного уровня тарифа на железнодорожные перевозки пассажиров в

пригородном сообщении на территории Орловской области на 2022 год» (далее – тарифное решение), и установлено следующее.

Утвержденная необходимая валовая выручка для АО «ЦППК на 2022 год составляет 246 212 655,03 тыс. руб. (248 629,001 тыс. руб. с учетом 1 % рентабельности), тариф для АО «ЦППК» установлен на уровне 6,29 руб. за один пассажиро-километр.

Регулируемая организация в Заявлении указывает на необходимость дополнительного учета расходов в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год в размере 187 096,18 тыс. руб.

Комиссия ФАС России отмечает, что регулируемой организацией не указана величина необходимой валовой выручки, которую Заявитель считает экономически обоснованной, а также не указана величина заявленного тарифа за один пассажиро-километр.

В поданном заявлении АО «ЦППК» считает, что Управлением нарушены требования законодательства Российской Федерации при установлении тарифа на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на 2022 год, оказываемые АО «ЦППК» на территории Орловской области, и просит обязать Управление произвести перерасчет тарифа, с учетом следующего:

1. Учесть расходы, связанные с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава РА-3 по статье «Лизинг РА-3» в составе необходимой валовой выручке АО «ЦППК» 2022 года в размере 123 488,30 тыс. руб. (учтено Управлением в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год – 0 тыс. руб.).

2. Учесть расходы на оплату труда персонала, прямо или косвенно связанного с использованием лизингового подвижного состава РА-3 в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год в размере 47 098,38 тыс. руб. (учтено по данной статье затрат Управлением в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год – 0 тыс. руб.).

3. Учесть расходы на отчисления на социальные нужды персонала, прямо или косвенно связанного с использованием лизингового подвижного состава РА-3 в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год в размере 14 952,29 тыс. руб. (учтено по данной статье затрат Управлением в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год – 0 тыс. руб.).

4. Учесть дополнительные затраты, связанные с техническим

обслуживанием контрольно-кассовой техники (далее – ККТ), билетопечатающих автоматов (далее – БПА), терминалов предварительных проездных документов (далее – ТППД) в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год в размере 511,62 тыс. руб. (учтено Управлением в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год – 1 344,44 тыс. руб.).

5. Учесть дополнительные затраты, связанные с техническим обслуживанием сети передачи данных (далее – СПД) в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год в размере 774,60 тыс. руб. (учтено Управлением в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год – 127,89 тыс. руб.).

6. Учесть дополнительные затраты на услуги охраны в поездах в размере 69,48 тыс. руб. в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год. (учтено Управлением в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год – 0 тыс. руб.).

7. Дополнительно учесть общепроизводственные и общехозяйственные расходы по статье «Прочие материальные» в размере 201,8 тыс. руб. (учтено Управлением в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год в размере 34,76 тыс. руб.).

С учетом вышеуказанных данных, сумма разногласий по досудебному спору по вышеуказанным статьям затрат составляет 187 096,18 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 (методику) 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).

Методика расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, утверждена приказом ФАС России от 08.08.2018 № 1109/18 (далее – Методика № 1109/18).

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

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

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

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

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

В соответствии с пунктом 5 Методики № 1649/17 определение экономически обоснованного уровня тарифов, в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, осуществляется в соответствии с пунктами 10 - 27 Методики № 1649/17, на основе экономически обоснованного уровня затрат на такие перевозки, исчисленных согласно Главам II и III, в том числе на комплексные услуги по обеспечению перевозок, с учетом методологических особенностей Главы IV. Расчеты осуществляются органами регулирования не чаще 1 (одного) раза в календарный год (за исключением случаев изменения финансово-экономических и объемных показателей деятельности субъектов регулирования в связи с осуществлением мероприятий, направленных на обеспечение санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории Российской Федерации и предотвращение распространения заболевания, представляющего опасность для окружающих).

Пунктом 7 Методики № 1649/17 установлено, что экономически обоснованный уровень тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении

устанавливается в расчете на единицу работы на период регулирования с учетом обеспечения безубыточной деятельности перевозчика и реализации его инвестиционной программы.

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

1. Расходы, связанные с эксплуатацией железнодорожного подвижного состава РА-3 по статье «Лизинг РА-3»

В соответствии с пунктом 8 Методики № 1649/17 экономически обоснованный уровень тарифов в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации определяется в соответствии с пунктами 10 - 27 Методики 1649/17, и предусматривает учет капитальных вложений согласно инвестиционной программе перевозчика 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.

Пунктом 10 Методики № 1649/17 установлено, что 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.

В соответствии с пунктом 35 Методики № 1649/17 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.

В соответствии с пунктом 17 Методики № 1649/17 объемы финансирования инвестиций за счет бюджетных средств, заемного капитала, собственных средств субъекта регулирования, определяются исходя из целевых направлений использования данных источников финансирования инвестиций при наличии согласованной инвестиционной программы с указанием источников ее финансирования в разрезе субъектов Российской Федерации. Расчет источников финансирования представляется согласно Таблице № 1 приложения к Методике № 1649/17.

Пунктом 49.7 Методики № 1649/17 установлено, 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 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.

Регулируемая организация в Заявлении указывает на то, что Управлением при установлении экономически обоснованного тарифа на перевозку пассажиров для АО «ЦППК» на 2022 год на территории Орловской области в полном объеме отклонены заявленные расходы по статье «Лизинг РА-3» в размере 123 488,30 тыс. руб.

Согласно Заявлению вышеуказанные лизинговые платежи осуществляются в соответствии с договором лизинга от 01.11.2018 № ОВ/К-16584-07-01, заключенным между АО «ЦППК» и АО «Сбербанк

Лизинг».

Согласно экспертному заключению Управления АО «ЦППК» в 2022 году будут эксплуатироваться 26 рельсовых поездов серии РА-3, в том числе 20 поездов двухвагонной составности (17 единиц приобретено в 2019 году, 3 единицы приобретены в 2021 году) и 6 поездов трехвагонной составности (приобретены в 2020 году).

Необходимо отметить, что 17 поездов двухвагонной составности, приобретенные в 2019 году, используются на маршрутах Брянской, Орловской, Смоленской, Калужской и Курской областей, 6 поездов трехвагонной составности, приобретенные в 2020 году, используется при перевозках на маршрутах Брянской и Московской областей, 3 поезда двухвагонной составности, приобретенные по заказу Курской области, используются для пассажирских перевозок на маршруте Курск-Лукашевка по Курской области.

Таким образом, только 17 (двухвагонных) подвижных составов рельсовых автобусов РА-3, приобретенных АО «ЦППК» в лизинг в 2019 году, задействованы на маршрутах Орловской области, в связи с чем, расходы на приобретение в лизинг вышеуказанных подвижных составов являются предметом рассмотрения досудебного спора (разногласий).

Согласно детальному расчету лизинговых платежей за рельсовые автобусы РА-3 на 2022 год по субъектам Российской Федерации, представленному АО «ЦППК» в адрес Управления в рамках тарифной кампании на 2022 год, приобретенные АО «ЦППК» на основании договора лизинга от 01.11.2018 № ОВ/К-16584-07-01 (с бортовыми номерами подвижного состава № 1, № 2, № 3, № 4, № 5, № 6, № 7, № 8, № 9, № 10, № 11, № 12, № 13, № 14, № 15, № 16, № 17), на 17 рельсовых автобусов РА-3 рассчитано АО «ЦППК» 1 154 708,00 вагоно-км по Орловской области (17 ед. * 67 924,00 вагоно-км), совокупный лизинговый платеж по Орловской области - 123 488,30 тыс. руб. (17 ед. * (67 924,00 вагоно-км/234 758,00 вагоно-км * 25 106,09 тыс. руб.)).

Необходимо отметить, что лизинговый платеж за один подвижной состав РА-3 по Орловской области сформирован с учетом Дополнительного соглашения от 25.11.2019 № 4 к договору финансовой аренды (лизинга) от 01.11.2018 № ОВ/К-16584-07-01, согласно которому пересмотрены лизинговые платежи по спецификациям 1-17 в меньшую сторону.

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 %.

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 демополизацией 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.

Регулируемая организация в обоснование указанных затрат на лизинг в Заявлении также ссылается на положения технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (далее – ТР ТС 001/2011), согласно которому эксплуатация железнодорожного подвижного состава прекращается после достижения им назначенного срока эксплуатации.

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.

Таким образом АО «ЦППК» обращает внимание на то, что ОАО «РЖД» не представляет в аренду АО «ЦППК» рельсовые автобусы в достаточном количестве с целью оказания регулируемых услуг в условиях выбытия парка подвижного состава по причинам истечения срока эксплуатации, в связи с чем, у регулируемой организации возникает необходимость приобретения дополнительного подвижного состава в лизинг.

Регулируемая организация в Заявлении указывает на то, что выбытие арендованного АО «ЦППК» у ОАО «РЖД» подвижного состава по сроку службы согласно Программе выбытия арендуемого АО «ЦППК» моторвагонного подвижного состава в период 2016-2020 гг. подтверждается направленными документами в адрес Управления письмом от 29.12.2020 № 23448-20.

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» посредством применения в расчете соответствующих ставок в пересчете на параметр вагоно-километровой работы в субъекте. 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.

Как указано ранее, 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 договор финансовой аренды (лизинга) железнодорожного подвижного состава от 01.11.2018 № ОВ/К-16584-07-01, а также дополнительные соглашения к нему, Комиссией 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	Ставка, %	КС на дату торгов (17 сентября 2018 г. - 16 декабря 2018 г. = 7,50 по Информации Центрального Банка России от 14.09.2018	МАХ ставка согласно положениям Методики № 1649/17 и НКРФ	Отклонение составляет (превышение над установленными)
АО «Сбербанк Лизинг»	ОВ-К-16584-07-01 от 01.11.2018	РА-3 2-х вагонные (17 шт.)	9,61%	7,50%	(7,5*1,25=9,375%)	+0,235 %
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 подвижного состава, приобретенного в лизинг, на территории Орловской области, учёт органом регулирования соответствующих расходов на аренду АО «ЦППК» подвижных составов (которые подтверждают факт необходимости эксплуатации подвижных составов), в условиях выполнения АО «ЦППК» обязательств, предусмотренных договором финансовой аренды (лизинга) от 01.11.2018 № ОВ-К-16584-07-01 (с учетом дополнительных соглашений к нему), оплачивая по графику согласно приложениям к соответствующему договору и дополнительным

соглашениям к нему лизинговые платежи, органу регулирования необходимо установить экономически обоснованный уровень тарифа для АО «ЦППК» на территории Орловской области на 2022 год с учётом лизинговых платежей в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

2. Затраты на оплату труда, отчисления на социальные нужды

В соответствии с пунктом 36 Методики № 1649/17 расчет экономически обоснованных затрат должен предусматривать расчет затрат на оплату труда в текущем году (ожидаемые по году) и на период регулирования согласно Таблице № 2 приложения к Методике № 1649/17 (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.

Пунктом 37 Методики № 1649/17 установлено, что расчет экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании тарифов на услуги, оказываемые перевозчиками, в сфере железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, выполняется на основе расчетных и обосновывающих материалов, представленных субъектами регулирования в регулирующий орган на электронном и бумажном носителях.

В соответствии с пунктом 49.6.1 Методики № 1649/17 затраты на оплату труда рассчитываются по формуле (5).

Пунктом 49.6.2 Методики № 1649/17 установлено, что отчисления на социальные нужды рассчитываются по формуле (6).

Регулируемой организацией в Заявлении указано на необходимость дополнительного учета расходов на оплату труда персонала, непосредственно или косвенно задействованного при эксплуатации лизингового подвижного состава РА-3 в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год в размере 47 098,38 тыс. руб., а также расходов на отчисления на социальные нужды в размере 14 952,29 тыс. руб.

При этом АО «ЦППК» в Заявлении обращает внимание на то, что пункты 49.6.1, 49.6.2 Методики № 1649/17 предусматривают необходимость учета в составе тарифа в полном объеме затрат на оплату труда и отчислений на социальные нужды.

Регулируемой организацией в обоснование расходов на оплату труда, отчисления на социальные нужды в приложении к Заявлению (на электронном носителе) представлены в адрес ФАС России следующие материалы:

- Штатное расписание, утвержденное приказом АО «ЦППК» от 09.01.2019 № 14;
- Штатное расписание, утвержденное приказом АО «ЦППК» от 30.11.2021 № 77;
- Карточка счета 20 за 2020 год;
- Положение об оплате труда работников АО «ЦППК» от 04.09.2019;
- Формы П-4 «Сведения о численности и заработной плате работников» за январь-июнь 2021 года;
- Коллективный договор на 2020 год от 18.12.2019;
- Дополнительное соглашение от 18.11.2020 о продлении срока действия коллективного договора до 2021 года.

Согласно Отзыву, затраты по статьям «Затраты на оплату труда цеха эксплуатации РА-3» и «Отчисления на социальные нужды» заявлены АО «ЦППК» в рамках тарифной кампании на 2022 год в отнесении на Орловскую область в размере 62 050,67 тыс. руб. («ФОТ РА-3 – 47 098,38 тыс. руб., отчисления на социальные нужды РА-3 – 14 952,29 тыс. руб.)

Управлением не учтены в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год расходы на оплату труда и расходы на отчисления на социальные нужды персонала, задействованного при эксплуатации лизингового подвижного состава РА-3, поскольку данные статьи затрат являются производными от затрат на лизинг подвижного состава РА-3, которые также не были учтены органом регулирования в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год.

Комиссия ФАС России обращает особое внимание на то, что расходы на оплату труда персонала, эксплуатирующего подвижные составы, учтены органом регулирования в НВВ АО «ЦППК» на 2022 год посредством применения в расчёте платы за услуги по управлению и эксплуатации рельсовых автобусов при осуществлении пригородных

перевозок (за услуги, оказываемые ОАО «РЖД» в рамках аренды подвижных составов) через пересчёт параметра вагоно-километровой работы.

Так, в рамках тарифной кампании 2022 года АО «ЦППК» заявлены расходы по плате за услуги по управлению и эксплуатации рельсовых автобусов при осуществлении пригородных перевозок в размере 9 877,58 тыс. руб., органом регулирования учтены расходы свыше заявки АО «ЦППК» в размере 72 849,05 тыс. руб., разница составляет 62 971,47 тыс. руб. (72 849,05 тыс. руб. – 9 877,58 тыс. руб.), что сопоставимо с заявленными в ФАС России на досудебный спор (разногласия) расходами на оплату труда. Таким образом, средства, учтенные Управлением в рамках соответствующих ставок, покрывают расходы на оплату труда, заявленные АО «ЦППК». Одновременно Комиссия ФАС России обращает внимание на отсутствие заключенных между АО «ЦППК» и ОАО «РЖД» договоров на аренду подвижных составов на суммы, учтённые органом регулирования. Фактически эксплуатационные расходы АО «ЦППК» несет в рамках перевозки пассажиров посредством эксплуатации рельсовых автобусов -РА-3, приобретённых в лизинг, согласно договору финансовой аренды (лизинга) от 01.11.2018 № ОВ-К-16584-07-01 (с учетом дополнительных соглашений к нему).

Учитывая доводы Комиссии ФАС России, отраженные в пункте 1 мотивировочной части настоящего предписания, органу регулирования необходимо провести анализ учтённых органом регулирования в составе НВВ АО «ЦППК» средств исходя из корректного отнесения указанных расходов к корректным статьям затрат в рамках фактического курсирования АО «ЦППК» подвижного состава РА-3, приобретенного в лизинг, на территории Орловской области, установив экономически обоснованный уровень тарифа для АО «ЦППК» на территории Орловской области на 2022 год в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

3. Прочие материальные расходы

Из анализа пункта 41 Методики № 1649/17 следует, что органом регулирования при определении размера НВВ регулируемой организации в состав экономически обоснованных затрат перевозчика включаются 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 № 373.

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

На основании пункта 47 Методики № 1649/17 основным методом для расчетов согласно данной Методике является метод экономически обоснованных затрат. При этом экономически обоснованные затраты определяются: в отчетном периоде - на основе документально подтвержденных данных о расходах перевозчика в отчетном году; в текущем периоде и на период регулирования - на основе прогноза расходов (затрат) перевозчиков на базе отчетного периода методом индексации и с учетом планируемых расходов перевозчика на основе документально подтвержденных данных о расходах (при наличии таких обоснований).

В соответствии с пунктом 49.6.6.3 Методики № 1649/17 расходы, относящиеся к прочим расходам и оказываемые сторонними организациями, за исключением расходов, указанных в подпунктах 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.

Регулируемой организацией в Заявлении указано на необходимость учета расходов на затраты, связанные с продажей проездных документов (билетов) в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год на уровне 2 758,55 тыс. руб., органом регулирования учтены вышеуказанные расходы на уровне 1 472,32 тыс. руб., таким образом, сумма разногласий по указанной статье составляет 1 286,23 тыс. руб.

Необходимо отметить, что сложившаяся сумма разногласий по указанной статье в размере 1 286,23 тыс. руб. состоит из расходов на техническое обслуживание контрольно-кассовой техники, билетопечатающих автоматов в размере 511,62 тыс. руб., а также из расходов на техническое обслуживание сети передачи данных системы продажи билетов в размере 774,60 тыс. руб.

Таким образом, АО «ЦППК» полагает, что органом регулирования необоснованно сокращены затраты по статье «Прочие материальные расходы».

3.1. Техническое обслуживание ККТ, БПА, ТППД.

Регулируемая организация в Заявлении обращает внимание на то, что затраты на техническое обслуживание ККТ, БПА, терминалов предварительных проездных документов (далее – ТППД) учтены органом регулирования в плановых затратах на 2022 год на некорректном уровне, поскольку с 2021 года АО «ЦППК» внедряет безналичные БПА (БН-20Н), переносные кассовые терминалы новой модели (ПТК-2), а также увеличивает количество терминалов предварительных проездных документов.

Также АО «ЦППК» в обоснование вышеуказанного довода приведена таблица о динамике количества оборудования ККТ, БПА, ТППД на полигоне (кроме МЦД) за 2020-2022 годы, которая содержит сведения о фактическом среднегодовом количестве оборудования за 2020 год (5 866 ед.), прогнозном среднегодовом количестве оборудования на 2021 год (6 112 ед.), плановом среднегодовом количестве оборудования за 2022 год (7 133 ед.).

Регулируемая организация в Заявлении обращает внимание на то, что подробное обоснование указанных расходов представлено в адрес органа регулирования в виде пояснительной записки по затратам на обслуживание и ремонт ИТ-оборудования, а также пояснительной записки по расходам на техническое обслуживание контрольно-кассовой техники, билетопечатающих автоматов, терминалов предварительных проездных документов и автоматизированных систем оплаты, контроля и учёта проезда в электропоездах.

Регулируемая организация осуществляет реализацию проездных документов в стационарных билетных кассах, билетопечатающих автоматах, при помощи переносных кассовых терминалов (как в пути следования, так и в мобильных кассах), посредством виртуальных касс при проходе через турникет и использовании онлайн-сервисов. Также предусмотрена возможность получения предварительного проездного документа в случае отсутствия возможности приобретения билета на определённом остановочном пункте и/или в определённое время суток.

Согласно вышеуказанной пояснительной записке, расходы на техническое обслуживание ККТ, БПА и ТППД включают в себя ежемесячные периодические работы, разовые работы по заявкам, а также работы по ремонту и замене комплектующих.

Ежемесячные периодические работы направлены на обеспечение работоспособности устройств и операционной системы, бесперебойный сбор финансовых и статистических данных, настройку и устранение неисправностей сетевого соединения, актуализацию данных социальных и транспортных карт, различные планово-профилактические работы. На работы данного вида в договорах устанавливаются фиксированные ежемесячные единичные расценки.

Разовые работы по заявкам подразумевают не систематически выполняемые работы по инициативе АО «ЦППК», такие как: ввод в эксплуатацию, изменение программного обеспечения, оформление документов для снятия с учёта в налоговых органах, замена фискального накопителя, монтаж, демонтаж и другие услуги. Расценки на данные услуги устанавливаются договорами с подрядными организациями, а потребность определяется фактическими обстоятельствами.

Третьим видом услуг являются работы по ремонту и/или замене комплектующих по причине вандальных действий в отношении оборудования.

Комиссия ФАС России обращает внимание на то, что иных документов кроме пояснительной записки не было представлено АО «ЦППК» в адрес ФАС России в рамках досудебного урегулирования спора (разногласий).

Также Комиссия ФАС России отмечает, что в составе материалов к Заявлению отсутствует первичная документация, подтверждающая факт начала ввода в эксплуатацию дополнительных единиц ККТ, БПА и ТППД в период с 2020 по 2022 год, в том числе договоров АО «ЦППК» с контрагентами, которые поставляют оборудование ККТ, БПА, ТППД.

Аналогично орган регулирования в Отзыве обращает внимание на то, что в 2020 году отсутствовали затраты на безнальные БПА, а также отсутствовали материалы, подтверждающие необходимость внедрения в 2021 году и увеличение приобретения безнальных БПА в 2022 году.

Управление отмечает, что аналогичная ситуация сложилась при формировании расходов на ККТ и ТППД.

Таким образом доводы АО «ЦППК», изложенные в пояснительной записке относительно увеличения количества ККТ, БПА и ТППД, не подтверждаются материалами тарифного дела.

Учитывая вышеизложенное, в условиях отсутствия надлежащего документального обоснования со стороны регулируемой организации, экономическая обоснованность заявленных АО «ЦППК» требований в

указанной части не подтверждена, в связи с чем, АО «ЦППК» отказано в удовлетворении заявленных требованиям в указанной части.

3.2. Техническое обслуживание СПД системы продажи билетов

Согласно Заявлению, в состав заявленных расходов включено более 2,3 тыс. ед. оборудования, относящегося к регулируемому виду деятельности, а именно: коммутаторы, колонны связи, источники бесперебойного питания, ЖК-панели, ViPNet Coordinator, МФУ, мониторы, маршрутизаторы, промышленные мини-ПК, системные блоки.

АО «ЦППК» в Заявлении обращает внимание на некорректность применения органом регулирования метода индексации при расчете расходов на техническое обслуживание СПД системы продажи билетов в связи с тем, что расходы на техническое обслуживание возрастают за счет подключения к СПД новых объектов (новых станций, остановочных пунктов, а также нового оборудования, устанавливаемого на станциях).

Регулируемая организация также указывает на то, что ключевым фактором роста указанных расходов является модернизация СПД для целей реализации возможности использования технологии Fast-track (проезд по бесконтактной технологии). АО «ЦППК» планируется к постройке СПД на 44 дополнительных остановочных пунктах и модернизирована на 21 остановочном пункте.

На основании вышеуказанного довода об увеличении количества обслуживаемого оборудования регулируемой организацией сделан вывод о необходимости учета дополнительных расходов на СПД в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год.

Также АО «ЦППК» обращает внимание на то, что подробное обоснование и аргументация представлены в пояснительной записке по затратам на обслуживание и ремонт ИТ-оборудования.

Необходимо отметить, что вышеуказанная пояснительная записка содержит номенклатуру проводимых мероприятий в рамках технического обслуживания СПД, а также доводы, аналогичные изложенным в Заявлении.

Комиссия ФАС России обращает внимание на то, что иных обосновывающих материалов, в том числе первичных материалов, подтверждающих факт внедрения новых объектов в СПД не представлено регулируемой организацией ни в рамках досудебного урегулирования спора (разногласий), ни в рамках тарифной кампании 2022 года.

Таким образом, довод об увеличении количества подключений новых

объектов (новых станций, остановочных пунктов, а также нового оборудования, устанавливаемого на станциях) к СПД в условиях отсутствия первичных материалов, не подтверждается материалами тарифного дела, в связи с чем Комиссия ФАС России не усматривает оснований для удовлетворения АО «ЦППК» заявленных требований в указанной части.

4. Прочие расходы. Услуги охраны в поездах

Регулируемая организация в Заявлении указывает на необходимость учета в составе НВВ АО «ЦППК» расходов на охрану подвижного состава в размере 69,48 тыс. руб.

В целом по предприятию АО «ЦППК» заявлены расходы на услуги по охране в поездах в размере 31 905,27 тыс. руб., орган регулирования при расчете доли затрат аналогичным образом расчёт производит от указанной суммы в размере 31 905,27 тыс. руб.

Соответственно, разногласия между АО «ЦППК» и органом регулирования возникли по проценту распределения расходов, приходящихся на Орловскую область.

Заявленные АО «ЦППК» расходы в размере 69,48 тыс. руб. (31 905,27 тыс. руб. * 0,22 %) сложились в результате применения показателя распределения «отправленные пассажиры без МЦД» в размере 0,22 %.

Согласно пояснительной записке, представленной АО «ЦППК» в составе обосновывающих материалов к тарифной заявке на 2022 год, а также в приложении к Заявлению, регулируемая организация указывает на то, что вышеуказанная услуга необходима для сопровождения кассиров-контролеров в пути следования для обеспечения охраны имущества, имеющегося у них (кассовая техника, денежные средства).

Согласно пояснительной записке охрана в поездах выполняет функционал по сопровождению кассиров-контролеров в пути следования для обеспечения охраны имущества, имеющегося у них (кассовая техника, денежные средства).

Услуги оказываются путем предоставления в сопровождение бригады кассиров-контролеров поста охраны с режимом работы 18,5 часов в сутки и 24 часа в сутки.

Потребность в постах на период регулирования принята регулируемой организацией в размере 37 дневных постов исходя из графика работы бригад кассиров-контролеров, проводящих проверки наличия

проездных документов в пути следования на полигоне деятельности Компании, а также 2-х суточных постов для обеспечения круглосуточного быстрого реагирования на инциденты в пути следования подвижного состава. Объемы в регулируемом периоде приняты без изменения к объемам 2021 года.

Расходы на указанные услуги в периоде регулирования рассчитываются путем умножения цены услуг за один чел*час на количество часов оказания услуги, определяемого количеством постов в соответствующем периоде и графиком работы постов.

Цена услуг на период регулирования (2022 г.) определена регулируемой организацией исходя из действующей в 2021 году ставки по договору с ООО ЧОО «АЭРО-ГРАД» от 29.10.2020 № 03-11-20 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.

Органом регулирования в экспертном заключении отмечено, что АО «ЦППК» ведет распределение расходов между субъектами Российской Федерации пропорционально показателям «по видам тяги», а также с учетом принадлежности подвижного состава (арендованный/собственный), как следствие, сделан вывод о том, что затраты по статье «Услуги охраны в поездах» необходимо распределять с учетом вида тяги и принадлежности подвижного состава к арендованному/собственному.

Также орган регулирования в экспертном заключении обращает внимание на то, что Управлением сделан запрос в адрес АО «ЦППК» письмом от 12.04.2022 № 3-5-699 о необходимости направления пояснений и обоснований по формированию затрат по охране.

Регулируемой организацией в ответ на вышеуказанный запрос направлено письмо от 25.04.2022 № 7306-22, согласно которому АО «ЦППК» указывает на то, что по территории Орловской области курсирует собственный подвижной состав только серии РА-3, в связи с чем, затраты по обеспечению транспортной безопасности по Орловской области относятся исключительно к собственным рельсовым автобусам.

Письмом Управления от 27.04.2022 № 3-5-787 повторно в адрес АО «ЦППК» направлен запрос о необходимости обоснования фактических и плановых затрат по статье «Услуги охраны в поездах» с разделением на собственный и арендованный подвижной состав по электропоездам.

Регулируемой организацией в ответ на вышеуказанный запрос

направлено письмо от 05.05.2022 № 7971-22, согласно которому АО «ЦППК» ежегодно информирует Управление о невозможности ведения запрашиваемого разделения на собственный и арендованный состав.

Учитывая вышеизложенное, Комиссия не усматривает оснований для удовлетворения заявленных АО «ЦППК» требований в указанной части.

5. Общепроизводственные и общехозяйственные расходы по статье «Прочие материальные»

Пунктом 41 Методики № 1649/17 установлено, что экономически обоснованные затраты перевозчиков должны включать расходы перевозчиков, непосредственно вызванные процессом производства при организации железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, подразделяются на специфические (прямые производственные) и общепроизводственные расходы.

В соответствии с пунктом 8.1 Порядка разделения № 373, в классификаторе расходов субъекта регулирования используется трехуровневая иерархия статей расходов с указанием признака вида деятельности. При этом второй и третий уровни группировки применяются только для специфических (прямых производственных) расходов.

Первый уровень - виды расходов:

- специфические (прямые производственные) расходы;
- общепроизводственные расходы;
- общехозяйственные расходы без расходов по содержанию аппарата управления;
- расходы по содержанию аппарата управления;
- коммерческие расходы;
- прочие расходы.

Второй уровень - укрупненные виды работ;

Третий уровень - отраслевые хозяйства.

Пунктом 10.1 Порядка разделения № 373 установлено, что все статьи-ресурсы и статьи-функции специфических (прямых производственных) расходов в классификаторе расходов группируются по укрупненным

видам работ по функциональному признаку.

В соответствии с пунктом 8 приказа Министерства финансов Российской Федерации от 06.05.1999 № 33н «Об утверждении положения по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99» при формировании расходов по обычным видам деятельности должна быть обеспечена их группировка по следующим элементам:

- материальные затраты;
- затраты на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- амортизация;
- прочие затраты.

Для целей управления в бухгалтерском учете организуется учет расходов по статьям затрат. Перечень статей затрат устанавливается организацией самостоятельно.

Пунктом 13.1 Порядка разделения № 373 установлено, что в зависимости от экономического содержания затраты, связанные с производством и продажей, группируются по следующим элементам в соответствии с пунктом 8 ПБУ 10/99:

- затраты на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- материальные затраты, в том числе материалы, топливо, электроэнергия;
- прочие материальные затраты;
- амортизация;
- прочие затраты.

Отнесение расходов по элементам затрат осуществляется в порядке, установленном разделом 13 Порядка разнесения № 373.

Комиссия ФАС России отмечает, что в оспариваемой статье затрат применен показатель распределение фонда оплаты труда по статьям-функциям в соответствии с Порядком распределения № 373.

Регулируемая организация в Заявлении обращает внимание на то, что в составе общепроизводственных и общехозяйственных расходов

Управление исключает прямые специфические затраты, в связи с чем доля отнесения их на Орловскую область (далее – Процент распределения) значительно снижается, тем самым снижаются и расходы на Орловскую область.

Таким образом, АО «ЦППК» просит пересмотреть Процент распределения на Орловскую область до уровня 0,73 %, как следствие учесть в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» на 2022 год расходы на уровне 236,56 тыс. руб.

В свою очередь необходимо отметить, что органом регулирования признаны обоснованными расходы на ремонт и техобслуживание основных средств в составе необходимой валовой выручки на 2022 год АО «ЦППК» в целом по предприятию в размере 32 382,64 тыс. руб., при этом разногласия в указанной части между АО «ЦППК» и Управлением отсутствуют.

Управлением применен Процент распределения по Орловской области в размере 0,11%, как следствие, учтены расходы по указанной статье в составе необходимой валовой выручки АО «ЦППК» по Орловской области на 2022 год в размере 34,76 тыс. руб.

Таким образом, сумма разногласий по указанной статье затрат составляет 201,8 тыс. руб.

Согласно Отзыву, представленному органом регулирования в адрес ФАС России, снижение величины процента отнесения на Орловскую область обусловлено отклонением органом регулирования части расходов в составе собственных затрат, в связи с отсутствием экономического обоснования со стороны регулируемой организации.

Механизм формирования величины процента разнесения расходов на Орловскую область, предложенный АО «ЦППК» в рамках досудебного урегулирования спора (разногласий) представлен в таблице ниже (далее – Таблица № 1).

	В целом по АО «ЦППК», тыс. руб.	Предлагается АО «ЦППК» по Орловской области, тыс. руб.
1. ФОТ без МЦД	6 211 325,34	53 691,82
		0,86 % (53 691,82 / 6 211 325,34 * 100 %)

1.1 Затраты на оплату труда персонала цеха эксплуатации (работа электропоездов в пригородном сообщении)*	2 815 830,40	0
1.2 Затраты на оплату труда персонала цеха эксплуатации (работа рельсовых автобусов РА-3 в пригородном сообщении)*	223 355,56	47 098,38
1.3 Затраты на оплату труда персонала моторвагонных депо (содержание моторвагонных депо для ремонта электропоезда)*	133 039,02	538,37
1.4 Затраты на оплату труда персонала по продаже проездных билетов кроме МЦД	3 039 100,36	6 055,07
2. ФОТ МЦД	1 137 812,77	-
2.1 Затраты на оплату труда персонала цеха эксплуатации (работа электропоездов в пассажирских перевозках на МЦД)*	612 250,54	0
2.2 Затраты на оплату труда персонала моторвагонных депо (содержание моторвагонных депо для ремонта электропоездов для МЦД)	38 916,44	0
2.3 Затраты на оплату труда персонала по продаже проездных билетов по МЦД	486 645,79	0
3. ФОТ в целом	7 349 138,11	53 691,82
		0,73 % (53 691,82/7 349 138,11 * 100 %)
4. Ремонт и техобслуживание основных средств	32 382,65	236,58 (32 382,65 * 0,73 %)
* - по указанным подстатьям затрат требования организации не были учтены органом регулирования в полном объеме, в связи с чем математически сложились различные проценты разнесения по Орловской области		

Механизм формирования величины процента разнесения расходов на Орловскую область, учтенный Управлением в рамках тарифной кампании 2022 года, представлен в таблице ниже (далее – Таблица № 2).

	В целом по АО «ЦППК», тыс. руб.	По Орловской области, тыс. руб.
	5 072 375,7	6 563,43

1. ФОТ без МЦД		0,13% (6 563,43/5 072 375,7 *100%)
1.1 Затраты на оплату труда персонала цеха эксплуатации (работа электропоездов в пригородном сообщении)*	1 786 163,5	0
1.2 Затраты на оплату труда персонала цеха эксплуатации (работа рельсовых автобусов РА-3 в пригородном сообщении)*	114 072,82	0
1.3 Затраты на оплату труда персонала моторвагонных депо (содержание моторвагонных депо для ремонта электропоезда)*	133 039,02	508,36
1.4 Затраты на оплату труда персонала по продаже проездных билетов кроме МЦД	3 039 100,36	6 055,07
2. ФОТ МЦД	1 043 028,89	-
2.1 Затраты на оплату труда персонала цеха эксплуатации (работа электропоездов в пассажирских перевозках на МЦД) *	517 466,66	0
2.2 Затраты на оплату труда персонала моторвагонных депо (содержание моторвагонных депо для ремонта электропоездов для МЦД)	38 916,44	0
2.3 Затраты на оплату труда персонала по продаже проездных билетов по МЦД	486 645,79	0
	6 115 404,59	6 563,43
3. ФОТ в целом		0,11 % (6 563,43/6 115 404,59 * 100 %)
4. Ремонт и техобслуживание основных средств	32 382,65	34,76 (32 382,65 * 0,11 %)
* - по указанным подстатьям затрат требования организации не были учтены органом регулирования в полном объеме, в связи с чем математически сложились различные проценты разнесения по Орловской области		

Комиссия ФАС России обращает внимание на то, что указанный АО «ЦППК» Процент разнесения сформирован с учетом составных показателей по фонду оплаты труда, числовое значение которых

значительно отличается от величин составных показателей, учтенных Управлением.

Комиссия ФАС России отмечает, что из всех перечисленных в Таблицах № 1, № 2 составных показателей, регулируемой организацией оспаривается в Заявлении лишь фонд оплаты труда, связанный с эксплуатацией подвижного состава РА-3 по Орловской области, иные показатели (в соответствии с пунктами 1.1, 1.3, 2.1 Таблиц № 1, № 2) не оспариваются АО «ЦППК» в Заявлении в рамках досудебного урегулирования спора (разногласий) в ФАС России.

В условиях того, что АО «ЦППК» в рамках досудебного урегулирования спора (разногласий) не заявлено, а также документарно не обосновано увеличение ряда показателей, имеющих существенное значение для расчета Процента разнесения на Орловскую область, доводы регулируемой организации о необходимости учета расходов на уровне 236,56 тыс. руб. рассматриваются Комиссией ФАС России исключительно с учетом заявленных АО «ЦППК» в рамках досудебного урегулирования спора (разногласий) расходов на оплату труда персонала по эксплуатации рельсовых автобусов РА-3, не превышая заявленный АО «ЦППК» Процент разнесения (долю) на Орловскую область, то есть не выше 0,73 %.

Резюмируя вышеизложенное, органу регулирования необходимо провести анализ учтенных в составе НВВ АО «ЦППК» средств по общепроизводственным и общехозяйственным расходам статьи «Прочие материальные» исходя из выводов, отраженных в пунктах 1 и 2 мотивировочной части настоящего решения, и учесть результаты анализа, установив экономически обоснованный уровень тарифа для АО «ЦППК» на территории Орловской области на 2022 год в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

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 Управлением по тарифам и ценовой политике Орловской области (исх. от 03.06.2022 б/н, вх. от 06.06.2022 рег. № 100655/22), Комиссия ФАС России

РЕШИЛА:

1. Частично удовлетворить требования, изложенные в заявлении о досудебном урегулировании спора между АО «Центральная пригородная пассажирская компания» и АО «ЦППК» и Управлением по тарифам и ценовой политике Орловской области (исх. от 03.06.2022 б/н, вх. от 06.06.2022 рег. № 100655/22).

2. Органу исполнительной власти Орловской 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 статьям «Затраты на оплату труда цеха эксплуатации РА-3», «Отчисления на социальные нужды» и «Прочие материальные» 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 Орловской 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:

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

— решение 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 Орловской 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».