

Решение об отказе в удовлетворении требований, указанных в заявлении о досудебном рассмотрении спора между АО «Северная пригородная пассажирская компания» и Агентством по тарифам и ценам Архангельской области (вх. №50160/16 от 13.04.2016)

В соответствии с положениями Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях», Правилами досудебного рассмотрения споров, связанных с установлением и применением цен (тарифов), регулируемых в соответствии с Федеральным законом «О естественных монополиях», утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 12.10.2007 № 669, в ФАС России обратилось открытое акционерное общество «Северная пригородная пассажирская компания» (далее – Заявитель, АО «СППК») с заявлением о досудебном рассмотрении спора с Агентством по тарифам и ценам Архангельской области (далее – Агентство, Респондент), по вопросу установления уровня экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования на 2016 год (далее – Заявление).

Спор возник с Агентством, которое в рамках исполнения своих полномочий по государственному регулированию тарифов в сфере естественных монополий постановлением Агентства по тарифам и ценам Архангельской области от 17.12.2015 № 76-п/8 «Об установлении экономически обоснованного уровня тарифа на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, оказываемые открытым акционерным обществом «Северная пригородная пассажирская компания» на территории Архангельской области» (далее – Постановление №76-п/8), был установлен уровень экономически обоснованных затрат АО «СППК» на перевозку пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении на территории Архангельской области в 2016 году в размере 56,89 рубля за одну зону.

АО «СППК» просит обязать Агентство произвести перерасчет экономически обоснованного уровня тарифа на услуги по перевозке пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении на 2016 год, оказываемые АО «СППК» на территории Архангельской области, с учетом дополнительного включения следующих затрат:

- на услуги инфраструктуры – 204,81 тыс. руб.;
- на услуги по договорам с ОАО «РЖД» – 80 732,656 тыс. руб.
- по статье «собственные расходы» – учтено выше на 1 438,919 тыс. руб.;
- по статьям «общехозяйственные и общепроизводственные расходы» – 21 613,21 тыс. руб.;
- по статье «прочие расходы» – 15 789,778 тыс. руб.;
- недополученные за 2011 -2014 годы – 878 848,999 тыс. руб.

Заявитель также просит произвести расчет тарифа с учетом пассажирооборота в

размере 73 689,946 тыс. пасс. -км., дохода на уровне 231 033,2 тыс. руб., и изменить тариф на 2016 год, с учетом указанных показателей.

Основные положения по расчету 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, определены Методикой расчета экономически обоснованных затрат, учитываемых при формировании цен (тарифов) на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации, утвержденной приказом ФСТ России от 28.09.2010 № 235-т/1 (далее – Методика).

Согласно заявлению, стоимость инфраструктуры по Архангельской области определена Агентством на уровне 1 796,4 тыс. руб., что на 204, 81 руб. ниже заявленной величины 2 001,21 тыс. руб.

Однако согласно тарифной заявке от 14.07.2015 №2544 АО «СППК» была заявлена сумма в размере 1981,39 тыс. руб.

Пунктом 23.7.2.1. Методики установлено, что затраты, связанные с оплатой услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, определяются по тарифам, сборам и платам, установленным федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий с учетом изменения объемов работы по использованию услуг инфраструктуры, прогнозируемых на текущий период (год), по сравнению с объемами услуг инфраструктуры предшествующего периода.

В соответствии с представленной информацией Агентством правомерно произведен расчет стоимости услуг инфраструктуры с учетом индекса 1,04, закреплённого приказом ФАС России от 10.12.2015 № 1227/15 «Об индексации ставок тарифов, сборов и платы на работы (услуги), выполняемые ОАО «Российские железные дороги», АО «Федеральная пассажирская компания», АО «Пассажирская компания «Сахалин», ОАО «АК «Железные дороги Якутии», утвержденных приказом ФСТ России от 27 июля 2010 года № 156-т/1, и установлении дифференцированных по календарным периодам 2016 года индексов к уровню тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в составе дальних поездов АО «Федеральная пассажирская компания».

Кроме того, согласно письму АО «СППК» от 15.08.2016 №3074 компания указывает, что не оспаривает сложившуюся по субъекту стоимость расходов на услуги инфраструктуры.

По мнению АО «СППК» стоимость услуг ОАО «РЖД» по Архангельской области определена на уровне 387 173,397 тыс. руб., что на 80 732,656 тыс. руб. меньше заявленной величины, которая составляет 467 906,053 тыс. руб.

Согласно пунктам 23.7.2.2. – 23.7.2.4. Методики расходы по использованию арендуемых основных средств (железнодорожного подвижного состава, включая мотор-вагонный подвижной состав, локомотивы без локомотивной бригады, вагоны

локомотивной тяги, автоматизированные системы оплаты, контроля и учета проезда в электропоездах в пригородном сообщении - далее АСОКУПЭ) определяются с учетом ставок аренды в отчетном периоде, ожидаемых в текущем периоде объемов арендуемых основных средств (объемов работы) и ожидаемого на текущий период изменения арендных ставок, принятых регулирующим органом.

В случае превышения темпов роста арендной ставки, учитываемой при планировании на текущий период (год) расходов на аренду, над темпами роста инфляции (индексом цен производителей промышленной продукции, без продукции топливно-энергетического комплекса) компанией пригородных пассажирских перевозок представляется экономическое обоснование изменения арендных ставок, в том числе калькуляция и обоснование изменения соответствующих расходов арендодателя и объемов основных средств, представляемых в аренду.

Компанией пригородных пассажирских перевозок также представляется обоснование необходимости увеличения парка подвижного состава с учетом прогнозируемой динамики изменения объемных показателей работы (вагоно-километровой и поезд-километровой работы) в пригородном сообщении и степени износа существующего парка.

Расходы на аренду АСОКУПЭ учитываются в составе экономически обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок в случае, если расходы по соответствующей статье затрат не включены в состав затрат, связанных с оплатой услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Расходы, связанные с оплатой услуг по управлению и эксплуатации подвижного состава, определяются на текущий период с учетом планируемого в текущем периоде времени работы локомотивных бригад и ставок платы за единицу объемов работы, принятых регулирующим органом.

В случае превышения темпов роста ставок за управление и эксплуатацию подвижного состава над темпами роста цен производителей промышленной продукции компанией пригородных пассажирских перевозок представляется обоснование роста изменения ставок с калькуляцией соответствующих расходов сторонней организации.

Расходы на ремонт железнодорожного подвижного состава на текущий период определяются для собственного и арендованного подвижного состава следующим образом:

- с учетом ставок ремонта на единицу работы в отчетном периоде, ожидаемых в текущем периоде объемов работы (вагоно-километров) и ожидаемого на текущий период изменения ставок ремонта, принятых регулирующим органом;
- с учетом ожидаемой в текущем периоде ставок ремонта единицы железнодорожного подвижного состава, принятых регулирующим органом, и планируемого количества ремонтов в зависимости от межремонтного пробега железнодорожного подвижного состава.

В случае превышения темпов роста ставок ремонта на единицу работы над темпами роста цен производителей промышленной продукции субъектом

регулирования представляется обоснование роста ставок ремонта с калькуляцией соответствующих расходов сторонней организации, осуществляющей ремонтные работы в рамках договора.

Величина экономически обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок по ремонту подвижного состава (по собственным и арендованным вагонам отдельно) определяется согласно приложениям 15, 16 к настоящей Методике.

Согласно доводам Агентства расходы по договорам с ОАО «РЖД» были рассчитаны по ставкам 2011 года с ежегодным увеличением их на индексы, закрепленные прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации на соответствующие годы в связи с тем, что темпы роста ставок ежегодно превышают темпы роста инфляции.

При этом согласно пояснениям АО «СППК» в Агентство с заявкой были представлены расчеты (калькуляции) стоимости услуг аренды на 2015 и 2016 годы.

Вместе с тем, Агентством были оценены представленные данные, в которых были отражены расчеты стоимости услуг аренды за 2016 год.

При этом согласно пояснениям Респондента расхождению в его расчетах и расчетах АО «СППК» выявлены в результате завышения компанией объемных показателей и завышении ставок арендной платы, что подтверждается представленным Агентством расчетом.

В этой связи Респондентом правомерно использовало для расчете базовые ставки 2011 года и прогнозные индексы.

Согласно доводам АО «СППК» собственные прямые расходы по оценке Агентства составили 319 760,5 тыс. руб., что на 1 438,919 тыс. руб. выше заявленного – 318 321,581 тыс. руб.

Кроме того, по мнению АО «СППК» Агентством неправомерно не учтены следующие расходы: отчисления в негосударственные пенсионные фонды, выплаты и единовременное поощрение в связи с уходом на пенсию.

Также, по мнению АО «СППК», неправомерно исключены расходы по неиспользованному резерву отпусков за 2014 год.

Общехозяйственные и общепроизводственные расходы по компании оценены Агентству на уровне 268 395,8 тыс. руб., что на 21 613,21 тыс. руб. меньше заявленного уровня – 290 009,010 тыс. руб.

Пунктом 23.7.1. Методики предусмотрено, что оценка ожидаемых собственных затрат в части специфических (прямых) производственных расходов на текущий период (год) и прогноз таких затрат выполняется по укрупненным статьям затрат и элементам затрат (кроме амортизации) порядком, изложенным в подпункте 22.9.2 пункта 22 настоящей Методики с учетом того, что по эксплуатации подвижного состава в части элемента «материальные затраты» не учитываются расходы на электроэнергию на тягу поездов.

Амортизация рассчитывается по объектам основных средств, находящихся на

балансе компании пригородных пассажирских перевозок с учетом стоимости основных средств, сроков их полезного использования и норм амортизации.

При этом при согласовании величины экономически обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении компанией пригородных пассажирских перевозок предоставляется информация согласно приложениям 13, 14, 17 и 18 к настоящей Методике.

Пунктом 23.7.3. Методики предусмотрено, что расчет ожидаемых в текущем периоде общепроизводственных и общехозяйственных расходов компании пригородных пассажирских перевозок производится в порядке, приведенном в подпункте 22.9.5 пункта 22 Методики.

При этом при определении экономически обоснованных затрат компании пригородных пассажирских перевозок величина общепроизводственных и общехозяйственных расходов определяется регулирующим органом на основе обосновывающих материалов компании пригородных пассажирских перевозок с учетом доли таких затрат в сумме специфических (прямых) производственных собственных расходов компании пригородных пассажирских перевозок и расходов компании пригородных пассажирских перевозок, связанных с оплатой услуг сторонних организаций для выполнения железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении, за предыдущий период.

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.

Учитывая вышеизложенное, Респондентом правомерно исключены ряд затрат, руководствуясь пунктом 13 Методики (отчисления в негосударственные пенсионные фонды, резерв отпусков, добровольное медицинское страхование, товарный знак, реклама).

Кроме того, Агентством правомерно исключены расходы в части неиспользованного в 2014 году резерва отпусков.

По оценке АО «СППК» прочие расходы составили 22 492, 078 тыс. руб. при этом Агентством расходы по данной статье учтены на уровне 6 702, 3 тыс. руб.

По мнению АО «СППК» Агентством неправомочно исключены расходы на: госпошлину, доходы прошлых лет, расходы прошлых лет, прочие внереализационные доходы (расходы) не принимаемые в налоговом учете, прочие внереализационные доходы (расходы), пени, премия секретарю совета директоров, прочая реализация.

По сведениям АО «СППК» расходы по Архангельской области по оценке Агентства составили 1 758,600 тыс. руб., что на 3 327,395 тыс. руб. ниже заявленного уровня – 5 085,995 тыс. руб.

По данным Агентства ряд расходов по статье «Прочие расходы» были исключены на основании положений пунктов 13 и 15 Методики, а именно: государственная пошлина, расходы прошлых лет (услуги по перевозке работников), пени и штрафы по налогам и сборам, премию секретарю совета директоров, прочая реализация, данные расходы по мнению Агентства нерациональные и необоснованные.

Включение расходов на госпошлину, доходы прошлых лет, расходы прошлых лет, прочие внереализационные доходы (расходы) не принимаемые в налоговом учете, прочие внереализационные доходы (расходы), пени, премия секретарю совета директоров, прочая реализация не предусмотрено Методикой, в связи с чем Агентством были корректно не включены данные экономически необоснованные затраты при определении тарифа на 2016 год.

Согласно доводам АО «СППК» Агентством не учтены расходы по итогам работы компании за 2011 – 2014 годы на общую сумму – 878 849 тыс. руб., в том числе – 8 824,4 тыс. руб. за 2014 год.

По данным Агентства неучтенные при установлении тарифов расходы АО «СППК» неучтенные при установлении тарифов на 2014 год учтены в тарифе 2016 года в размере 8824,4 тыс. руб., что соответствует заявленному в ФАС России уровню затрат, данный факт подтверждается приложением №6 к экспертному заключению.

Относительно расходов 2013 года необходимо отметить, что данные расходы были проанализированы ФАС России при рассмотрении спора АО «СППК» и Агентства по тарифу 2015 года, и решением ФАС России от 28.04.2016 №ВК/28808/16 данные расходы были признаны экономически не обоснованными.

Кроме того, в данном решении также было отмечено, что обоснование требований Заявителя по включению экономически обоснованных затрат на 2011 год и 2012 год совпадающие с требованиями о включении экономически обоснованных затрат, понесенных АО «СППК» в 2013 году (в виду использования единого подхода органа регулирования к расчету экономически обоснованных затрат, понесенных перевозчиком), были проанализированы Арбитражными судами в своих решениях.

Решением Арбитражного суда Архангельской области от 01.03.2016 по делу №А05-14512/2014 (Постановлением Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда от 02.07.2016 оставлено в силе), а также Решением Арбитражного суда Архангельской области от 18 ноября 2015 года по делу №А05-61111/2015 (Постановлением Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда от 09.02.2016 оставлено в силе), АО «СППК» было отказано в удовлетворении требований в виду отсутствия доказанности экономической обоснованности тех расходов, которые АО «СППК» понес в результате осуществления перевозок на территории Архангельской области, а также судами были сделаны выводы о том, что не все затраты, понесенные перевозчиком и отражаемые в бухгалтерской отчетности, могут быть приняты регулирующим органом как экономически обоснованные затраты и учтены при установлении тарифов.

По мнению АО «СППК» пассажирооборот рассчитан Агентством на уровне 86 783,1 тыс. пасс. км., что на 13 093,154 тыс. пасс. км. выше заявленного уровня – 73 689,946 тыс. пасс. км.

АО «СППК» считает неправомерным использование Агентством величины

населенности 2014 года, так как населенность вагонов в пригородные поездах Архангельской области снижается, и по данным АО «СППК» средняя населенность вагонов в 2015 году составила 23,9 пасс/ваг., что на 5,6% ниже уровня 2014 года, заявлено на 2016 год - 22,19 пасс/ваг.

Согласно пункту 23.6 Методики ожидаемые на текущий период (год) и прогнозные на период регулирования индексы изменения объемов работы компании пригородных пассажирских перевозок по субъектам Российской Федерации, которые расположены в зоне обслуживания данной компании пригородных пассажирских перевозок, определяются аналогично подпункту 22.8 пункта 22 настоящей Методики с использованием данных об объемах работы компании пригородных пассажирских перевозок за отчетный, текущий периоды (полгода и ожидаемые по году) и прогнозных на период регулирования, представляемые компанией согласно приложению 8 к настоящей Методике.

Ожидаемые на текущий период (год) и прогнозные на период регулирования индексы изменения отправленных пассажиров в пригородном сообщении определяются с учетом прогнозной динамики дальности поездки пассажира и прогноза пассажирооборота.

При этом темпы изменения пассажирооборота в пригородном сообщении определяются на базе прогнозной динамики вагоно-километровой работы с корректировкой на населенность вагонов.

Населенность вагонов принимается в расчетах по согласованию с регулирующим органом, а если населенность вагонов компании пригородных пассажирских перевозок на ожидаемый период (год) или на период регулирования оказывается ниже, чем в отчетном периоде, оценка индексов изменения пассажирооборота производится регулирующим органом с учетом стимулирования прироста объемов работы субъектов регулирования, в том числе за счет снижения количества безбилетных пассажиров.

При необходимости регулирующий орган самостоятельно проверяет показатели объемов работы, представленные субъектом регулирования, в том числе с применением маркетинговых исследований или экспертных оценок.

Согласно данным Агентства населенность вагонов на 2016 год снижается по сравнению с 2014 годом на 12,4 %, в этой связи населенность принята по фактическим данным 2014 года, а именно – 25,32.

При этом размер вагонокилометровой работы определен Агентством исходя из договора транспортного обслуживания населения Архангельской области 3 428 019 ваг. км., что подтверждается заключением.

Таким образом, подход Агентства соответствует Методике, и учитывая то, что доход компании определен на основании указанных данных, действия Агентства соответствуют закону.

На основании вышеизложенного, а также учитывая результаты анализа представленных сторонами материалов по существу спора, принято решение:

отказать в удовлетворении требований АО «СППК», указанных в заявлении о досудебном рассмотрении спора между АО «Северная пригородная

пассажирская компания» и Агентством по тарифам и ценам Архангельской области (вх. №50160/16 от 13.04.2016)

С.А. Пузыревский