Сводка предложений
о результатах проведения публичных консультаций по проекту
нормативного акта Курганской области

1. Название проекта нормативного правового акта Курганской области (далее – проект НПА)
проект постановления Правительства Курганской области «Об утверждении Методики формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах Курганской области» (далее – Методика)

2. Сроки проведения публичных консультаций
05.10.2026-30.10.2026

3. Общее количество участников публичных консультаций
3

4. Общее количество полученных предложений от участников публичных консультаций
26

5. Количество учтенных предложений участников публичных консультаций
4

6. Количество предложений, учтенных частично
11

7. Количество неучтенных предложений
11

8. Результаты обработки предложений по перечню вопросов для проведения публичных консультаций по проекту НПА

N	Формулировка вопроса	Содержание предложения участников публичных консультаций	Информация об участниках публичных консультаций, представивших предложения	Информация об учете представленного предложения либо обоснование его учета или отклонения
1	Несогласие с пунктом 6 Методики, так как введение платы за ручную кладь противоречит статье 22 Федерального закона № 259-ФЗ.	Пункт 6 Методики изложить в редакции. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Учтено частично. Дублирование положений федерального законодательства нецелесообразно. Уточнены формулировки в пункте 5 Методики. Пункт 6 исключен.
2	Несогласие с пунктом 18, утверждающим перечень предоставляемых документов, так как декларации по транспортному налогу не предоставляются (часть 9, статьи 3 Федерального закона № 63-ФЗ); формы «МП (микро), ПМ» не относятся к транспортной статистике; копии трудовых договоров всех работников и сведения о прибыли «от всех видов деятельности» выходят за предмет регулирования, содержат персональные данные и образуют коррупциогенный фактор завышенных требований.	Пункт 18 дополнить абзацем. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Учтено частично. Предлагаемое дополнение представляется избыточным, поскольку Методикой не возлагается обязанность формирования и представления видов отчетности, не относящихся к деятельности перевозчика. Пункт 18 откорректирован.
3	Несогласие с абзацем 2 пункта	Исключить положения о	ООО «Курганский	Не учтено.

	7 Методики, пунктом 10, так как установленный тариф на год при ощутимом росте цен в течение года очень быстро утратит актуальность и не будет являться экономически обоснованным в течение всего периода его действия.	возможности установления регулируемого тарифа не чаще 1 раза в год. Дополнить абзацем. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Положение об изменении регулируемых тарифов не чаще одного раза в год сохранено с целью обеспечения возможности своевременного планирования показателей регулируемой деятельности. Методика дополнена пунктом, определяющим случаи досрочного пересмотра регулируемых тарифов.
4	Несогласие с пунктом 21 и абзацем вторым пункта 22 Методики, так как перенос потерь на будущие периоды не возмещает перевозчику прошлый период.	Пункт 21 дополнить. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Не учтено. Учет экономически обоснованных расходов (недополученных доходов) прошлых периодов в последующих периодах регулирования предусмотрен в качестве альтернативного варианта возмещения финансовых потерь организации наряду с учетом таких расходов в расчете на планируемый период регулирования.
5	Несогласие с пунктами 15, 16 Методики, так как без правила учета льготников и проездных возможен их двойной учет в знаменателе тарифа и недокомпенсация перевозчика. Несогласие с подпунктом 1 пункта 10 Методики. Предлагается произвести расчет затрат, с учетом действующих нормативов по обслуживанию автопарка.	Пункт дополнить. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Не учтено. Методика не затрагивает вопросы предоставления льгот на проезд, учета выручки по перевозке льготных категорий граждан и разработки платежных документов (проездных билетов). Методикой предусмотрено, что расчет прогноза расходов на текущий период регулирования, планируемый период регулирования осуществляется с учетом прогнозных значений

				эксплуатационных показателей работы перевозчика, то есть не исключают применение установленных нормативов по обслуживанию автопарка.
6	Несогласие с пунктом 16, абзацем первым пункта 22 Методики.	Пункт 16 изложить в редакции. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Учтено частично. Пункт 16 изложен в новой редакции, предусматривающей альтернативные источники информации о пассажиропотоке.
7	Несогласие с п. 20 Методики, так как он позволяет исключать «избыточные и неэффективные» расходы без критериев.	Пункт 20 дополнить. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Учтено частично. Пункт 20 исключен. Дополнение пункта 20 положениями о процедуре рассмотрения документов перевозчика и оформлении экспертного заключения предполагаются избыточными.
8	Несогласие с пунктом 14, подпунктом 2 пункта 4.	Пункт 14 изложить в редакции. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Не учтено. Принимая во внимание социальную значимость проводимого регулирования, необходимо проведение органом регулирования дательного анализа финансовых показателей и принятие мотивированного решения. Перевозчикам, в свою очередь, надлежит осуществлять раздельный учет показателей по разным видам деятельности.
9	Несогласие с пунктами 8, 15 Методики, так как пункт 8 не содержит правила сведения	Пункт 8 изложить в редакции. Предложения и замечания	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Не учтено. Методика не затрагивает вопросы определения индивидуальных

	различающихся расчетов.	участника публичных консультаций прилагаются.		тарифов для расчета межтарифной разницы.
10	Несогласие с пунктами 10,12,13 Методики	Предлагается дополнить Методику расчетными формами и порядком учета расходов, уточнить формулировки применяемых индексов. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Учтено частично. Пункты 10,12,13 Методики откорректированы. Введение в Методику расчетных форм и нормативов предполагается избыточным, поскольку основой расчета являются отчетные данные о расходах перевозчика в отчетном периоде регулирования.
11	Несогласие с пунктами 12,18 Методики. Пробег, требуемый подпунктами 15-16 пункта 18, не участвует в формуле тарифа, поэтому затраты невозможно проверить по нормативам. Формула «затраты/пассажиры» не покрывает заданные рейсы с малым пассажиропотоком (вечерние, сезонные, на удаленные территории).	Предлагается дополнить Методику пунктом. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Не учтено. Введение в Методику расчетных нормативов предполагается избыточным, поскольку основой расчета являются отчетные данные о расходах перевозчика в отчетном периоде регулирования.
12	Несогласие с пунктами 10,13, подпункт 13 пункта 18 Методики.	Предлагается дополнить Методику пунктом. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Учтено. Методика дополнена пунктом, определяющим порядок учета бюджетных субсидий.
13	Несогласие с пунктами 17-20 Методики.	Предлагается дополнить Методику пунктом. Предложения и замечания участника публичных	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Не учтено. Методика не рассматривает вопросы административных процедур по порядку установления

		консультаций прилагаются.		регулируемых тарифов.
14	Несогласие с пунктами 7, 10, 22 Методики.	Предлагается дополнить Методику пунктом. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Учтено частично. Методика дополнена положениями о случаях досрочного пересмотра регулируемых тарифов.
15	Несогласие с пунктом 2 постановления, пунктом 7 Методики.	Предлагается дополнить Методику пунктом. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Учтено частично. Методика не рассматривает вопросы административных процедур по порядку установления регулируемых тарифов.
16	Несогласие с пунктом 5, 8 Методики.	Предлагается дополнить пункт 5 Методики. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Не учтено. Предложение не соответствует статье 12 Закона Курганской области от 29.12.2015 №135 (в ред. от 31.10.2024) в части наименований муниципальных образований Курганской области. Введение тарифных зон на территории Курганской области предполагается избыточным.
17	Несогласие с пунктом 5, 8, 15 Методики.	Предлагается дополнить Методику пунктом. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Не учтено. Не приведены основания для дифференциации тарифов.
18	Введение нового пункта.	Предлагается дополнить Методику пунктом. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Не учтено. Методика не рассматривает вопросы расчета межтарифной разницы и размера бюджетных субсидий при определении регулируемого тарифа, поскольку

				применение метода экономически обоснованных расходов (затрат) не предусматривает субсидирование регулируемой деятельности.
19	Предложение по сводному отчету к проекту нормативного правового акта Курганской области	Дополнить сводный отчет. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Курганский городской транспорт» transservis.45@mail.ru	Не учтено. Не представляется целесообразным, так как сводный отчет не является предметом настоящего обсуждения.
20	О сроке и периодичности установления тарифа (несогласие с пунктами 7 и 21 Методики)	Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Транспортная Компания» kurgan-transport@rambler.ru	Учтено частично. По пункту 7. Положение об изменении регулируемых тарифов не чаще одного раза в год сохранено с целью обеспечения возможности своевременного планирования показателей регулируемой деятельности. Методика дополнена пунктом, определяющим случаи досрочного пересмотра регулируемых тарифов. По пункту 21. Учет экономически обоснованных расходов (недополученных доходов) прошлых периодов в последующих периодах регулирования предусмотрен в качестве альтернативного варианта возмещения финансовых потерь организации наряду с учетом таких расходов в расчете на планируемый период регулирования.
21	О критериях «необходимости» долгосрочного тарифа и возврате убытков (пункт 7	Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Транспортная Компания» kurgan-	Учтено. Пункт 7 откорректирован, исключены положения о необходимости определения

	Методики)		transport@rambler.ru	регулируемых тарифов на долгосрочный период.
22	О «необходимой валовой выручке», коэффициенте рентабельности и прибыли (пункт 10, пункт 18 подпункт 22, пункт 20 Методики)	Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Транспортная Компания» kurgan-transport@rambler.ru	Учтено. Методика дополнена пунктом, определяющим расчет необходимой прибыли с учетом уровня рентабельности перевозки.
23	Об «избыточных и неэффективных расходах» (п.20 Методики)	Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Транспортная Компания» kurgan-transport@rambler.ru	Учтено. Пункт 20 исключен.
24	О правовой неопределенности источника данных о плановом объеме перевозок	Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	ООО «Транспортная Компания» kurgan-transport@rambler.ru	Учтено частично. Пункт 16 изложен в новой редакции, предусматривающей порядок использования различных источников информации о пассажиропотоке.
25	Пункт 7 Методики изложить в редакции	Дополнить Методику пунктом. Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	Администрация города Кургана	Учтено частично. Методика дополнена положениями о случаях досрочного пересмотра регулируемых тарифов
26	Пункт 16 Методики изложить в редакции	Предложения и замечания участника публичных консультаций прилагаются.	Администрация города Кургана	Учтено частично. Пункт 16 Методики откорректирован. Введение расчетных формул и коэффициентов при определении планируемого объема перевезенных пассажиров представляется избыточным, поскольку достоверность используемых исходных данных не

				подтверждается данными официальной отчетности.

Руководитель разработчика проекта НПА

Евко С.В. _____ «05» ноября 2026г

Ф.И.О Подпись Дата

«

Российская Федерация
Курганская область

АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА КУРГАНА

площадь имени В.И. Ленина, дом № 1,
город Курган, 640002
телефон: 42-88-01, факс: 46-59-69
сайт: http://www.kurgan-city.ru
эл.почта: mail@kurgan-city.ru

30.10.2026 №ИСХ.54-09409/26
на _____

Директору Департамента
государственного регулирования
цен и тарифов Курганской области

С.В. Евко

О направлении замечаний

Уважаемый Сергей Витальевич!

Администрация города Кургана, рассмотрев проект постановления Правительства Курганской области «Об утверждении Методики формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах Курганской области», направляет Вам замечания согласно приложению.

Приложение: на 5 л. в 1 экз.

Глава города Кургана

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ
Сертификат: 022f79448c18079e186c349fd5850258678ca776
Владелец: Науменко Антон Анатольевич
Действителен: с 10.08.2026 по 03.11.2027

А.А. Науменко

Неустроева Екатерина Николаевна
(3522) 42-84-80 доб.812 #

Приложение

ЗАМЕЧАНИЯ
к проекту постановления Правительства Курганской области «Об утверждении Методики формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах Курганской области»

1. Пункт 7 Методики изложить в следующей редакции:

«7. Регулируемые тарифы устанавливаются на период не менее одного календарного года.

Изменение регулируемых тарифов осуществляется не чаще одного раза в год, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 7.1 настоящей Методики.

При установлении регулируемых тарифов впервые срок окончания их действия должен совпадать с окончанием календарного года.

При необходимости регулируемые тарифы могут быть определены на долгосрочный период (на срок действия договора (контракта) на выполнение транспортной работы по перевозке пассажиров, заключённого между уполномоченным органом исполнительной власти Курганской области или уполномоченным органом местного самоуправления муниципального образования Курганской области и перевозчиком).»

2. Дополнить Методику пунктом 7.1 следующего содержания:

«7.1. Досрочный пересмотр регулируемых тарифов (чаще одного раза в год) осуществляется в следующих случаях:

1) изменение цен (тарифов) на топливо, горюче-смазочные материалы, энергоресурсы, материалы и услуги сторонних организаций более чем на 10 процентов с даты последнего установления тарифа. Факт изменения подтверждается данными Управления Федеральной службы государственной статистики по Свердловской и Курганской области либо результатами мониторинга цен, проводимого органом регулирования;

2) превышение фактического уровня инфляции над прогнозным уровнем инфляции, учтённым при установлении тарифа, более чем на 5 процентных пунктов;

3) вступление в силу нормативных правовых актов Российской Федерации или Курганской области, прямо влияющих на размер доходов или расходов перевозчика (в том числе изменение системы льгот, налогового законодательства, требований к организации регулярных перевозок).

Пересмотр регулируемых тарифов в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, осуществляется органом регулирования как по собственной

инициативе, так и на основании заявления перевозчика, поданного в порядке, установленном пунктом 17 настоящей Методики.

При досрочном пересмотре регулируемых тарифов расчёт необходимой валовой выручки и планового годового объёма перевозок осуществляется в порядке, установленном настоящей Методикой, с учётом фактических данных за период, прошедший с даты последнего установления тарифа.».

3. Пункт 16 Методики изложить в следующей редакции:

«16. Плановый годовой объем перевозок пассажиров и плановый пассажирооборот определяются органом регулирования на основании:

- расписания движения транспортных средств на плановый (регулируемый) период, утвержденного организатором регулярных перевозок;

- технических характеристик (паспортов) транспортных средств, используемых на маршрутах, с указанием количества мест для сидения и полной вместимости;

- договоров (контрактов) на выполнение транспортной работы по перевозке пассажиров;

- данных государственной статистической отчетности (формы 1-автотранс, 65-автотранс, МП (микро), ПМ) о фактически перевезенных пассажирах за отчетный период.

16.1. Средневзвешенная плановая вместимость транспортных средств ($qcp_{план}$) определяется по формуле:

$$qcp_{план}=\sum(Ki_{план}\times qi)/\sum Ki_{план},$$

где:

- qi — общая номинальная вместимость транспортного средства i-го типа (общее количество мест для сидения и общая вместимость), установленная техническими характеристиками (паспортом) транспортного средства;

- $Ki_{план}$ — плановое количество транспортных средств каждого класса на регулируемый период;

- $\sum Ki_{план}$ — общее плановое количество всех транспортных средств за год.

16.1.1. Средневзвешенная фактическая вместимость транспортных средств ($qcp_{факт}$) определяется по формуле:

$$qcp_{факт}=\sum(Ki_{факт}\times qi)/\sum Ki_{факт},$$

где:

- qi — общая номинальная вместимость транспортного средства i-го типа (общее количество мест для сидения и общая вместимость), установленная техническими характеристиками (паспортом) транспортного средства;

- $Ki_{факт}$ — фактическое количество транспортных средств каждого класса на регулируемый период;

- $\sum Ki_{факт}$ — общее фактическое количество всех транспортных средств за год.

16.2. Плановый годовой объем перевозок пассажиров ($Q_{план}$) определяется по формуле:

$$Q_{план}=N_{рейс}\times qcp_{план}\times K_{исп},$$

где:

- $N_{рейс}$ — общее плановое количество рейсов*, выполняемых всеми транспортными средствами за год согласно расписанию движения ($\sum Ni$);

- $qcp_{план}$ — плановая средневзвешенная вместимость транспортных средств, определяемая в соответствии с пунктом 16.1 настоящей Методики;

- $K_{исп}$ — коэффициент использования вместимости, определяемый в соответствии с пунктом 16.2.1 настоящей Методики.

16.2.1. Коэффициент использования вместимости ($K_{исп}$) определяется на основе данных статистической и бухгалтерской отчетности за отчетный год, предшествующий расчетному (плановому) периоду, по формуле:

$$K_{исп}=Q_{факт}/(N_{факт}\times qcp_{факт}),$$

где:

- $Q_{факт}$ — фактический объем перевозок пассажиров за отчетный год (определяется по данным государственной статистической отчетности);

- $N_{факт}$ — фактическое количество выполненных рейсов* за отчетный год (определяется по данным о фактическом пробеге в актах выполненных работ по муниципальным контрактам);

- $qcp_{факт}$ — средневзвешенная вместимость транспортных средств, фактически работавших на маршрутах в отчетном году (определяется аналогично пункту 16.1.1 Методики на основании фактического количества транспортных средств).

Значение коэффициента использования вместимости ($K_{исп}$) не может превышать 1,0. В случае если рассчитанное значение превышает 1,0, для расчетов принимается значение, равное 1,0.

16.3. Плановый годовой пассажирооборот ($P_{план}$) определяется по формуле:

$$P_{план}=Q_{план}\times lcp_поездки,$$

где:

- $Q_{план}$ — плановый годовой объем перевозок пассажиров, определяемый в соответствии с пунктом 16.2 настоящей Методики;

- $lcp_поездки$ — средняя дальность поездки одного пассажира, определяемая по формуле:

$$lcp_поездки=P_{факт}/Q_{факт},$$

где:

- $P_{факт}$ — фактический пассажирооборот за отчетный год (пассажиро-километры);

- $Q_{факт}$ — фактический объем перевозок пассажиров за отчетный год (пассажиры).

16.4. Использование статистических данных для обоснования плановых показателей:

Для целей прогнозирования и обоснования плановых показателей орган регулирования вправе использовать данные государственной статистической отчётности (формы 1-автотранс, 65-автотранс, МП (микро), ПМ) за сопоставимый период, предыдущий расчётному (плановому) периоду.

Сопоставимый период — период, предшествующий расчётному (плановому), за который имеется полная статистическая и бухгалтерская отчётность.

Коэффициент использования вместимости определяется в порядке, установленном пунктом 16.2.1 настоящей Методики, и используется исключительно для прогнозирования планового объёма. Он не является корректировкой планового объёма по фактическим данным текущего периода. Расчёт планового объёма перевозок осуществляется на основе прогнозных коэффициентов, рассчитанных за сопоставимый период, и не является пересчётом фактического объёма перевозок текущего периода.

При этом фактические данные о выполненном объёме перевозок за предыдущие периоды не могут служить основанием для корректировки (уменьшения или увеличения) планового объёма перевозок, определённого в соответствии с пунктами 16.1–16.3 настоящей Методики. В случае отклонения фактически сложившегося годового объёма перевозок (пассажирооборота) от планового данное отклонение учитывается органом регулирования при формировании регулируемого тарифа в последующие периоды регулирования в порядке, установленном пунктом 22 настоящей Методики.

* Типовыми условиями контрактов на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по регулируемым тарифам, подлежащих применению заказчиками при осуществлении закупок указанных работ для обеспечения государственных или муниципальных нужд, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 19.08.2022 г. № 1445, в случае если стоимость контракта определяется в виде твердой цены контракта, объем работ, подлежащих выполнению в течение срока исполнения контракта устанавливается в километрах пробега и (или) часах работы транспортных средств.

С учетом этого, количество рейсов определяется отношением общего пробега по контракту (км) к протяженности каждого конкретного маршрута.».

Общество с ограниченной ответственностью
«КУРГАНСКИЙ ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ»
(ООО «КурганГорТранс»)

г. Курган, ул. Химмашевская, стр. 8, оф. 8, ОГРН 1134501001238, ИНН/КПП 4501183271/450101001,
тел.8 (3522) 600-840/600-842,
адрес эл. почты: transservis.45@mail.ru

Исх. № 1170
От «15» 10. 2026 г.

Директору Департамента
государственного регулирования
цен и тарифов Курганской области
С.В. Евко

Копия: Директору Департамента
экономического развития
Курганской области
И.В.Овсянникову

Копия: Уполномоченному по защите прав
предпринимателей в Курганской области
А.В.Чуеву

О предложениях к проекту Методики
в рамках ОРВ (проект № 4517)

Уважаемый Сергей Витальевич!

В рамках публичных консультаций по проекту № 4517 ООО «Курганский городской транспорт» направляет предложения к проекту постановления Правительства Курганской области «Об утверждении Методики формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах Курганской области» (далее – проект, Методика).

Наиболее существенные замечания касаются положений, которые противоречат федеральному законодательству и правовым позициям судов по тарифам города Кургана: определения планового пассажиропотока по данным организатора перевозок (пункт 16, абзац первый пункта 22), платы за провоз ручной клади (пункт 6), отсутствия исключений из ограничения периодичности пересмотра тарифа для исполнения судебных актов (пункты 7, 10), исключительности учета потерь в последующих периодах (пункт 21, абзац второй пункта 22), а также отказа в учете предложений перевозчика, не ведущего раздельный учет (пункт 14), а также расчета тарифа без учета действующих нормативов по обслуживанию и эксплуатации автопарка (пункт 10, 12, 15)

Апелляционным определением Второго апелляционного суда общей юрисдикции от 26.11.2025 № 66а-693/2025 и решением Курганского областного суда от 21.01.2026 по делу № 3а-5/2026 тарифы признаны недействующими в связи с определением пассажиропотока без анализа фактических объемов перевозок и статистической отчетности. Закрепление того же подхода в Методике не освобождает орган регулирования от обязанности экономически обосновать тариф и создает риск признания новых тарифов недействующими по тем же основаниям.

Предложения сгруппированы по значимости: раздел I – несоответствие федеральному законодательству; раздел II – правовые позиции судов и экономическая обоснованность расчета; раздел III – процедура установления и пересмотра тарифа; раздел IV – элементы модели регулирования, реализуемые во взаимосвязи с иными актами компетентных органов.

Неопределенность расчета и отсроченный учет потерь уже приводят к кассовым разрывам у перевозчиков, обслуживающих 40 маршрутов города Кургана по регулируемым тарифам, и создают риск прекращения обязательной транспортной работы.

Просим учесть предложения при доработке проекта, отразить в сводке предложений мотивированный результат рассмотрения по каждому пункту и сообщить его Обществу, а также привлечь представителей перевозчиков к обсуждению доработанной редакции.

В карточке проекта на портале ОРВ окончание публичного обсуждения указано 30.09.2026, а в уведомлении от 22.09.2026 – 30.10.2026. Просим принять и рассмотреть настоящие предложения, разъяснить расхождение и сообщить актуальный срок приема предложений.

Приложение:
предложения к проекту Методики в табличной форме, 19 пунктов, на 8л.

Генеральный директор В.И.Тетюев

Приложение

К письму ООО «Курганский городской транспорт» от «15» 10. 2026 г. № 1170

Предложения к проекту Методики в рамках оценки регулирующего воздействия

Проект № 4517. Нумерация пунктов приведена по тексту проекта, размещенному для публичных консультаций; нумерация новых норм подлежит определению при подготовке окончательной редакции. Предложения не устанавливают размер пассажирских тарифов и применяются ко всем перевозчикам, осуществляющим соответствующую регулируемую деятельность.

Пункт проекта и предмет предложения	Предлагаемая редакция или изменение	Обоснование и ожидаемое воздействие
I. Несоответствие федеральному законодательству		
1. Пункт 6. Багаж и ручная кладь	Пункт 6 изложить в редакции: «6. Провоз ручной клади в пределах норм, установленных пунктом 2 части 1 статьи 22 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (не более одного места, длина, ширина и высота которого в сумме не превышают 120 сантиметров, одна пара лыж в чехле, детские санки, детская коляска), осуществляется бесплатно. Тариф устанавливается за перевозку одного места багажа в пределах норм пункта 1 части 1 статьи 22 указанного Федерального закона, а также за провоз ручной клади сверх норм бесплатного провоза и составляет на муниципальных маршрутах – размер тарифа за разовую поездку, на межмуниципальных маршрутах – 30 процентов тарифа за проезд пассажира на соответствующее расстояние».	Пункт 6 проекта вводит плату за место размером до 120 см в сумме измерений, то есть за ручную кладь, которую пассажир по пункту 2 части 1 статьи 22 Устава провозит бесплатно. Платная перевозка предусмотрена для багажа до 180 см (пункт 1 части 1 статьи 22), и для него тариф в проекте не установлен. Норма прямо противоречит федеральному закону.
2. Пункт 18: подпункт 7, подпункт 11 «г», , 21 «ж», подпункт 22	Пункт 18 дополнить абзацем: «Документы представляются с учетом правовой формы, применяемого режима налогообложения и установленных для перевозчика обязанностей по представлению отчетности. Непредставление формы, которую перевозчик не обязан составлять, не является основанием для отказа в рассмотрении заявления; в этом случае представляются сопоставимые подтверждающие сведения. По транспортному налогу за налоговые периоды начиная с 2020 года представляются расчет налога, сообщение налогового органа об исчисленной сумме налога и документы об уплате». В подпункте 7 наименования форм привести в соответствие с действующими формами федерального статистического наблюдения в сфере транспорта с	Декларации по транспортному налогу за 2020 год и последующие периоды не представляются (часть 9 статьи 3 Федерального закона от 15.04.2019 № 63-ФЗ). Формы «МП (микро), ПМ» не относятся к транспортной статистике. Копии трудовых договоров всех работников и сведения о прибыли «от всех видов деятельности» выходят за предмет регулирования, содержат персональные данные (Федеральный закон № 152-ФЗ) и образуют коррупциогенный фактор завышенных требований (постановление Правительства РФ от 26.02.2010 №

Пункт проекта и предмет предложения	Предлагаемая редакция или изменение	Обоснование и ожидаемое воздействие
	указанием периодичности. Подпункт 21 «ж» изложить как представление штатного расписания и сведений о фонде оплаты труда по категориям работников без копий трудовых договоров. Сведения подпункта 22 ограничить регулируемой деятельностью.	96).
3. Абзац второй пункта 7, пункт 10.	Исключить положения о возможности установления регулируемого тарифа не чаще 1 раза в год. Дополнить абзацем: «В случае признания судом нормативного акта, установившего тариф недействительным, замещающий акт принимается в срок, установленный судом, а при его отсутствии – не позднее 30 рабочих дней со дня вступления решения суда в законную силу, с учетом правовых позиций, изложенных в судебном акте».	1. Установленный тариф на год при ощутимом росте цен в течение года очень быстро утрати свою актуальность и не будет являться экономически обоснованным в течение всего периода его действия. 2. Установление тарифа чаще, чем раз в год не создаст существенную разницу в стоимости проезда для потребителя.
4. Пункт 21, абзац второй пункта 22. Потери прошлых периодов	Пункт 21 дополнить: «Учет экономически обоснованных расходов и недополученных доходов в последующих периодах регулирования не ограничивает право перевозчика на возмещение убытков и иных потерь в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации и не признается фактическим получением возмещения. Признанные суммы учитываются индивидуально по каждому перевозчику с указанием периода, основания, суммы и срока покрытия, не позднее ближайшего периода регулирования, с индексацией на индекс потребительских цен. Поэтапный учет допускается только по утвержденному графику. Определяется порядок урегулирования признанных сумм при прекращении перевозчиком регулярных перевозок».	Перенос потерь на будущие периоды не возмещает перевозчику прошлый период, особенно при прекращении работы или снижении спроса. Убытки, причиненные незаконным актом органа власти, возмещаются по статьям 16 и 1069 ГК РФ; Методика не может ограничивать этот способ защиты. Условие о подтверждении отчетностью без указания периода и формы неисполнимо.
5. Пункты 15, 16. Льготы и проездные билеты	Дополнить: «При определении планового объема перевозок отдельно учитываются пассажиры, оплачивающие разовую поездку, пассажиры по проездным билетам и пассажиры, пользующиеся льготами на проезд, с применением обоснованного коэффициента поездок по каждому виду проездного документа. Выручка от перевозки льготных категорий определяется с учетом фактически предоставляемой компенсации. Неполученная компенсация не учитывается как доход перевозчика».	Регулярные перевозки по регулируемым тарифам осуществляются с предоставлением всех льгот на проезд (пункт 17 статьи 3 Федерального закона № 220-ФЗ). Без правила учета льготников и проездных возможен их двойной учет в знаменателе тарифа и недокомпенсация перевозчика.

Пункт проекта и предмет предложения	Предлагаемая редакция или изменение	Обоснование и ожидаемое воздействие
Подпункт 1 пункта 10	Пункт 1 дополнить: Расчет затрат определяется с учетом действующих нормативов по обслуживанию автопарка.	Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877 «О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств»; Постановление Правительства РФ от 23 мая 2020 г. 741 «Об утверждении Правил организации и проведения технического осмотра автобусов» Распоряжение Минтранса РФ от 14 марта 2008 г. № АМ-23-р «О введении в действие методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте» Согласно письму Минтранса России от 24 августа 2012 г. № 03-01/10-2830ш
II. Правовые позиции судов и экономическая обоснованность расчета		
6. Пункт 16, абзац первый пункта 22. Плановый пассажиропоток (Q)	Пункт 16 изложить в редакции: «16. Плановый годовой объем перевозок пассажиров определяется по каждому перевозчику на основании фактического объема перевозок за последний отчетный календарный год и истекшие месяцы текущего года по данным форм федерального статистического наблюдения, автоматизированной системы оплаты проезда, региональной навигационно-информационной системы и отчетов перевозчика по государственному (муниципальному) контракту с применением обоснованного индекса изменения пассажиропотока, учитывающего сезонность, изменения маршрутной сети, расписания и тарифных продуктов. Данные органа, осуществляющего организацию регулярных перевозок, используются как дополнительный источник. При расхождении источников более чем на 5 процентов в экспертном заключении приводятся анализ каждого источника и мотивы выбора принятого значения; расхождение подлежит сверке с	Суды дважды признали тарифы недействующими, поскольку пассажиропоток принят по данным администрации без анализа фактических объемов перевозок и статистической отчетности (п. 11 Методических рекомендаций, распоряжение Минтранса России от 18.04.2013 № НА-37-р; дела № 66а-693/2025, № 3а-5/2026). Проект делает данные организатора, который одновременно является заказчиком по контракту, единственным источником Q и воспроизводит подход, оцененный судами. Бремя доказывания обоснованности тарифа остается на органе регулирования (п. 3 ч. 2 ст. 62 КАС РФ). Неоднозначные нормы признаются недействующими (п. 35 постановления Пленума ВС РФ от 25.12.2018

Пункт проекта и предмет предложения	Предлагаемая редакция или изменение	Обоснование и ожидаемое воздействие
	участием перевозчика. Увеличение числа рейсов, вместимости транспортных средств или планового процента исполнения расписания само по себе не является основанием увеличения планового пассажиропотока. Для новых маршрутов и перевозчиков без сопоставимой истории применяется прогноз по данным обследований пассажиропотока на сопоставимых маршрутах». Абзац первый пункта 22 привести в соответствие с пунктом 16.	№ 50).
7. Пункт 20. Исключение расходов и отклонение данных перевозчика	Пункт 20 дополнить: «Регулирующий орган вправе направить в адрес перевозчика запрос о предоставлении дополнительных документов, объяснений по уже представленным документам. Исключение или уменьшение заявленного расхода, а также отклонение представленных перевозчиком данных о пассажиропотоке оформляются в экспертном заключении с указанием статьи, суммы, основания, примененного критерия и расчета. При сравнении перевозчиков учитываются различия маршрутной сети, подвижного состава и условий работы. Расходы на выполнение обязательной транспортной работы, предусмотренной контрактом, не признаются избыточными по мотиву низкого наполнения маршрута или рейса».	Пункт 20 позволяет исключать «избыточные и неэффективные» расходы без критериев. Это коррупциогенный фактор широты дискреционных полномочий (постановление Правительства РФ № 96). Курганский областной суд указал, что расчеты перевозчиков были немотивированно отвергнуты (дело № 3а-5/2026). Направление регулирующим органом запроса о дополнительных документах и объяснениях позволит регулятору уменьшить объем работы, связанный с обоснованием непринятия к расчету расходов перевозчика и снизить риск судебного обжалования принятого тарифа.
8. Пункт 14, подпункт 2 пункта 4. Раздельный учет	Пункт 14 изложить в редакции: «14. Предложения перевозчика рассматриваются органом регулирования независимо от наличия у перевозчика раздельного учета. При отсутствии раздельного учета расходы распределяются между регулируемой и иной деятельностью по базам распределения, установленным приложением к Методике (пробег, машино-часы, численность водителей, выручка). Отсутствие раздельного учета не является основанием для отказа в рассмотрении заявления». Дополнить Методику приложением с правилами раздельного учета.	Федеральное законодательство не устанавливает обязательной формы раздельного учета для автомобильных перевозчиков; проект ее тоже не определяет. Формула «учитываются только предложения» позволяет не рассматривать заявление перевозчика без установленных критериев. Единый тариф, рассчитанный по данным части перевозчиков и применяемый ко всем, создает риск неравного положения хозяйствующих субъектов (статья 15 Федерального закона № 135-ФЗ).
9. Пункты 8, 15. Индивидуальный	Пункт 8 изложить в редакции: «8. Необходимая валовая выручка, плановый объем перевозок и экономически	Пункт 8 требует единого тарифа, но не содержит правила сведения различающихся расчетов. В деле

Пункт проекта и предмет предложения	Предлагаемая редакция или изменение	Обоснование и ожидаемое воздействие
расчет и единый тариф	обоснованный тариф определяются индивидуально для каждого перевозчика по обслуживаемой им регулируемой маршрутной сети и отражаются в экспертном заключении и решении органа регулирования. Единый для территории (тарифной зоны) предельный тариф определяется как отношение суммарной необходимой валовой выручки всех перевозчиков к суммарному плановому объему перевозок с раскрытием вклада каждого перевозчика. Разница между экономически обоснованным тарифом перевозчика и установленным предельным тарифом определяется в рублях на одну поездку и в годовом выражении».	№ 3а-5/2026 Департамент суммировал стоимость работы парка всех перевозчиков (4,32 млрд руб.), применив правило, которого нет в нормативном акте. Утвержденный индивидуальный экономически обоснованный уровень необходим как основание для расчета межтарифной разницы.
10. Пункты 10, 12, 13. Расходы, прибыль, индексы	Дополнить Методику расчетными формами и порядком учета: оплаты труда с обязательными страховыми взносами с учетом режима труда и отдыха водителей; топлива по нормам расхода; технического обслуживания и ремонта, шин; страхования; медицинского и технического контроля; диспетчеризации и навигационного оборудования; билетной системы и комиссий за прием платежей; налогов; лизинговых платежей и амортизации; общехозяйственных расходов по раскрытой базе распределения. Установить: «В качестве индексов применяются показатели прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, одобренного Правительством Российской Федерации (базовый вариант). Необходимая прибыль определяется с учетом программы обновления подвижного состава, предусмотренной контрактом, и расходов на обслуживание заемных средств. Лизинговые платежи и амортизация по одному транспортному средству одновременно не учитываются».	Перечень статей затрат в пункте 13 не содержит ни одной формулы и норматива; «прибыль, необходимая перевозчику», и «индексы инфляции» не определены. Это делает расчет непроверяемым (п. 35 постановления Пленума ВС РФ № 50). Методика содержит меньше расчетных гарантий, чем рекомендации НА-37-р, которые суды применяют как федеральный ориентир.
11. Пункты 12, 18. Транспортная работа и обязательные рейсы	Дополнить: «Расходы определяются исходя из заказанного объема транспортной работы: нормированных маршрутных расстояний и времени движения, количества и класса транспортных средств, нулевого пробега и резерва, расписаний рабочих, субботних, воскресных и праздничных дней, сезонности. В расчете отражаются себестоимость 1 километра пробега по классам транспортных средств и общий пробег по расписанию. Затраты на выполнение обязательных рейсов с низким или нулевым пассажиропотоком включаются в необходимую валовую выручку в объеме подтвержденно выполненной заказанной работы».	Пробег, требуемый подпунктами 15–16 пункта 18, не участвует в формуле тарифа, поэтому затраты невозможно проверить по нормативам. Формула «затраты / пассажиры» не покрывает заданные рейсы с малым пассажиропотоком (вечерние, сезонные, на удаленные территории).
12. Пункты 10, 13,	Дополнить:	Проект запрашивает сведения о субсидиях, но не

Пункт проекта и предмет предложения	Предлагаемая редакция или изменение	Обоснование и ожидаемое воздействие
подпункт 13 пункта 18. Субсидии и контрактные платежи	«Субсидии и платежи по государственному (муниципальному) контракту учитываются при определении необходимой валовой выручки только в части, фактически полученной перевозчиком, предназначенной на покрытие тех же расходов и относящейся к тому же периоду. Начисленные, но не перечисленные суммы не уменьшают необходимую валовую выручку и отражаются как задолженность. Порядок учета определяется с учетом модели контракта (части 5–7 статьи 14 Федерального закона № 220-ФЗ): при перечислении платы за проезд заказчику тариф не рассматривается как источник покрытия затрат перевозчика».	устанавливает правила их учета, оставляя вопрос на усмотрение регулятора. В деле № 3а-5/2026 суд отклонил ссылку Департамента на бюджетное субсидирование части затрат как обоснование заниженного тарифа. Без прямой нормы возможны и двойное покрытие, и учет неполученных средств как полученных.
III. Процедура установления и пересмотра тарифа		
13. Пункты 17–20. Сроки, экспертное заключение, участие перевозчика	Установить: – проверка комплектности документов – 5 рабочих дней; срок устранения сообщенных недостатков – не менее 10 рабочих дней; – рассмотрение полного комплекта и принятие решения – не более 45 рабочих дней с однократным мотивированным продлением не более чем на 15 рабочих дней; – экспертное заключение органа регулирования является обязательным документом и содержит разделы по каждой статье расходов, плановому объему перевозок и прибыли; – проект экспертного заключения направляется перевозчику не позднее чем за 10 рабочих дней до принятия решения; представленные возражения рассматриваются с мотивированным ответом; – перевозчик вправе участвовать в заседании правления органа регулирования; экспертное заключение и протокол размещаются на официальном сайте органа с исключением сведений, составляющих коммерческую тайну; – документы могут представляться в электронной форме.	Проект не устанавливает сроков рассмотрения, оснований для возврата заявления, порядка устранения недостатков и участия перевозчика. Это коррупциогенный фактор отсутствия или неполноты административных процедур (постановление Правительства РФ № 96). Предлагаемые сроки делают процедуру предсказуемой и позволяют исправлять ошибки до утверждения тарифа.
14. Пункты 7, 10, 22. Внеочередной пересмотр	Дополнить: «Внеочередной пересмотр экономически обоснованного тарифа перевозчика проводится при документально подтвержденном изменении, влияющем на необходимую валовую выручку более чем на 5 процентов: цен на топливо и иные ресурсы, налоговых условий, условий контракта, маршрутной сети, расписания либо объема заказанной работы. Пересмотр проводится в сроки, установленные	Без исключений из годового ограничения дефицит, возникший внутри года, финансирует перевозчик до следующего периода. Порог привязан к финансовому эффекту на необходимую валовую выручку, а не к изменению отдельного показателя.

Пункт проекта и предмет предложения	Предлагаемая редакция или изменение	Обоснование и ожидаемое воздействие
	для рассмотрения заявлений об установлении тарифа».	
15. Пункт 2 постановления, пункт 7 Методики. Переходные положения	Предусмотреть: «Методика применяется к заявлениям, поданным после дня ее вступления в силу. Ранее поданные заявления рассматриваются по выбору перевозчика. Ранее установленные тарифы действуют до их замены. Применение Методики не является основанием для пересмотра требований перевозчиков, возникших до ее вступления в силу. При принятии актов взамен признанных судом недействующими учитываются правовые позиции соответствующих судебных актов. Если тариф устанавливается впервые не с 1 января, первый период регулирования определяется до конца календарного года, а расходы и объемы принимаются пропорционально его продолжительности с учетом сезонности».	Вступление в силу со дня опубликования без переходного периода создает неопределенность для поданных заявлений, договоров и финансирования. Пункт 7 одновременно требует периода не менее года и окончания первого периода в конце календарного года; при установлении тарифа не с 1 января эти требования несовместимы.
16. Пункты 5, 8. Территория и единица тарифа	Распространить порядок пункта 8 на городские поселения, муниципальные районы и муниципальные округа, в которых тарифы устанавливаются органом регулирования (пункты 2–3 статьи 12 Закона Курганской области № 135). Пункт 5 дополнить: «Для муниципальных маршрутов в пригородном сообщении допускается установление тарифа за один километр пути или по тарифным зонам. При округлении тарифа до целого рубля разница между расчетным и округленным значением учитывается при определении разницы с экономически обоснованным тарифом».	Единый тариф в проекте предусмотрен только для городского округа. Тариф «за одну поездку» экономически неприменим для протяженных муниципальных маршрутов; математическое округление допускает тариф ниже экономически обоснованного уровня без учета разницы.
IV. Модель регулирования (во взаимосвязи с иными актами)		
17. Пункты 5, 8, 15. Тарифная линейка, пересадки и проездные	Дополнить: «Орган регулирования устанавливает общую для перевозчиков территории (тарифной зоны) линейку предельных тарифов с дифференциацией по видам проездных документов (разовая поездка, транспортная карта, абонемент, проездной билет, поездка с пересадкой) и по способу оплаты (наличный и безналичный расчет). Комплексные и пересадочные продукты вводятся при наличии правил учета поездок, распределения выручки между перевозчиками и сроков перечисления средств. Поездка по пересадке учитывается как отдельная перевозка и соответствующая транспортная работа. Тарифное решение определяет время и	Дифференциация тарифов по способу оплаты в публичном тарифном регулировании признана допустимой (апелляционное определение Судебной коллегии по административным делам ВС РФ от 24.08.2017 № 31-АПГ17-7). Правила распределения выручки исключают неоплачиваемую работу второго перевозчика при пересадке. Требуется оценить затраты на оборудование, комиссии оператора и сроки расчетов.

Пункт проекта и предмет предложения	Предлагаемая редакция или изменение	Обоснование и ожидаемое воздействие
	число пересадок, участвующие маршруты, способы приобретения и пополнения продукта, в том числе за наличные, и порядок применения платы при техническом сбое не по вине пассажира».	
18. Новый пункт. Межтарифная разница	Дополнить: «При установлении предельного тарифа ниже экономически обоснованного тарифа перевозчика в решении органа регулирования указывается размер разницы по каждому перевозчику в расчете на одну поездку и в годовом выражении с учетом выручки по всем тарифным продуктам. Указанный размер является расчетным основанием для компенсации в порядке, установленном нормативными правовыми актами Курганской области и муниципальными правовыми актами в соответствии со статьей 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации. Решение об установлении тарифа ниже экономически обоснованного уровня принимается с одновременной оценкой потребности в бюджетных средствах».	Методика не может устанавливать порядок выплат и бюджетные источники, но должна определить расчетную величину, без которой компенсация невозможна (часть 5 статьи 14 Федерального закона № 220-ФЗ). Это снижает риск переноса дефицита, возникшего по решению публичной стороны, на перевозчика.
19. Материалы ОРВ. Финансово-экономическое обоснование	Дополнить сводный отчет и финансово-экономическое обоснование: – оценкой чувствительности тарифа к источнику планового пассажиропотока: завышение Q на 10 процентов снижает расчетный тариф примерно на 9 процентов при неизменных расходах; – оценкой расходов перевозчиков на подготовку пакета документов по пункту 18, ведение раздельного учета и платежную инфраструктуру; – оценкой бюджетной потребности на компенсацию разницы при установлении тарифа ниже экономически обоснованного уровня; – сравнением альтернатив: единый тариф без индивидуального расчета и модель с индивидуальными расчетами, общей тарифной линейкой и компенсацией разницы; – раскрытием в сводке предложений результата рассмотрения и мотивов решения по каждому пункту.	В уведомлении дополнительные расходы субъектов предпринимательской деятельности и неблагоприятные последствия объявлены отсутствующими без расчета. Между тем в деле № 3а-5/2026 при необходимой валовой выручке 4,32 млрд руб. и Q 110,75 млн пассажиров получен тариф 39 руб.; суд признал необоснованным рост Q на 16,5 % при подтвержденном ежегодном снижении пассажиропотока около 4 %. По материалам дела № 66а-693/2025 данные перевозчиков о пассажиропотоке почти в 5 раз ниже принятого регулятором значения.

Предложения раздела IV, связанные с финансовым обеспечением, реализуются актами компетентных органов с определением бюджетных источников в соответствии с бюджетным законодательством. Методика должна устанавливать расчетные основания для таких решений: экономически обоснованный уровень тарифа по каждому перевозчику и размер разницы с пассажирским тарифом.

ООО "Транспортная Компания"

640007, г. Курган, ул. Щорса, 92, т/ф 54-58-37, бухгалтерия 54-56-70

Исх. № 611 от 20.10.2026

Тема: «*ЗАМЕЧАНИЯ к проекту постановления Правительства Курганской области «Об утверждении Методики формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах Курганской области»*

Кому: Директору «Департамента государственного регулирования цен и тарифов Курганской области»

Евко С.В.

Уважаемый Сергей Витальевич!

Направляем замечания к проекту постановления Правительства Курганской области «Об утверждении Методики формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах Курганской области» (далее — Проект, Методика).

1. О сроке и периодичности установления тарифа (п. 7, п. 21 Методики)

Проектом установлено, что изменение регулируемых тарифов осуществляется не чаще одного раза в год (п. 7), при этом в п. 7 указано, что при необходимости тарифы могут быть определены на долгосрочный период — на срок действия договора (контракта), заключенного между уполномоченным органом и перевозчиком.

Замечания:

1.1. Формулировка «не чаще одного раза в год» не обеспечивает перевозчику гарантии своевременного пересмотра тарифа при существенном изменении затрат (топливо, ГСМ, запчасти, оплата труда, страховые взносы). Фактически между датой возникновения затрат и датой их учета в тарифе проходит не менее одного года, а с учетом п. 21 (учет недополученных доходов лишь в «последующие периоды регулирования») — значительно больше. Это создает для перевозчика кассовый разрыв и риск убыточности регулируемой деятельности.

1.2. Проект не содержит нормы о том, что происходит при недостижении соглашения по перезаключению контракта (договора) на выполнение транспортной работы по перевозке. В п. 7 долгосрочный тариф увязан со сроком действия контракта, однако механизм возврата понесенных перевозчиком затрат при прекращении/неперезаключении контракта, а равно порядок учета затрат, понесенных в период, когда тариф уже не устанавливается для данного перевозчика, в Методике не

прописан. Это противоречит принципу п. 4 (баланс интересов перевозчиков и пользователей) и п. 21 Методики, гарантирующему учет экономически обоснованных расходов.

2. О критериях «необходимости» долгосрочного тарифа и возврате убытков (п. 7 Методики)

Проект допускает определение тарифов «при необходимости» на долгосрочный период, однако:

2.1. Понятие «необходимость» не раскрыто: не определено, кто устанавливает наличие такой необходимости (орган регулирования единолично? По заявлению Администрации?), какие обстоятельства ее образуют и в каком порядке она фиксируется. Это создает правовую неопределенность и допускает произвольное усмотрение органа регулирования.

2.2. Не определен механизм возврата понесенных перевозчиком убытков в случае, если тариф на долгосрочный период установлен, но фактические затраты превысили учтенные. Формулировка п. 21 Методики («учитываются … в последующие периоды регулирования») не отвечает на вопросы: в какой срок? на основании каких документов? как рассчитывается сумма компенсации? подлежит ли она индексации?

3. О «необходимой валовой выручке», коэффициенте рентабельности и прибыли (п. 10, п. 18 подп. 22, п. 20 Методики)

3.1. В п. 10 Методики в состав необходимой валовой выручки включается «прибыль, необходимая перевозчику для осуществления регулируемой деятельности». Однако ни в п. 10, ни в иных положениях Методики не определены критерии «необходимости» такой прибыли, отсутствует методика расчета прибыли и, главное, **не установлен (не заложен) коэффициент (норматив) рентабельности**. Это делает расчет НВВ непрозрачным и позволяет органу регулирования произвольно определять размер прибыли, включаемой в тариф.

3.2. Перевозчик является коммерческой организацией, деятельность которой в силу ст. 50 ГК РФ направлена на получение прибыли. Если регулируемый тариф по своему характеру является социально ориентированным (защита интересов населения), то логично, что выпадающие доходы перевозчика от применения такого тарифа должны компенсироваться за счет бюджета, а не за счет отказа перевозчику в нормативной прибыли. Возложение на коммерческую организацию обязанности работать по социальному тарифу без обеспечения нормативной рентабельности противоречит п. 4 Методики (баланс интересов) и принципу возмездности.

3.3. Требование п. 18 подп. 22 Методики предоставлять «сведения об использовании полученной прибыли перевозчика от всех видов деятельности» избыточно: коммерческая организация вправе самостоятельно распоряжаться чистой прибылью (ст. 209, 210 ГК РФ), и обоснование направлений ее использования не может являться условием установления тарифа по регулируемому виду деятельности.

4. Об «избыточных и неэффективных расходах» (п. 20 Методики)

Пункт 20 предоставляет органу регулирования право исключать из расчетов «избыточные и неэффективные расходы», а также «расходы, не подтвержденные документально и не относящиеся к регулируемому виду деятельности». Замечания:

4.1. Понятия «избыточные» и «неэффективные» расходы в Методике не определены, критерии их отнесения к таковым отсутствуют. Это создает правовую неопределенность и «лазейку» для произвольного усмотрения органа регулирования («хочу — признаю расходы избыточными, хочу — нет»), что противоречит принципу п. 4 Методики (единообразие формирования тарифов) и требованиям определенности правового регулирования.

4.2. Решение органа регулирования об исключении расходов должно быть мотивированным, содержать конкретные обоснования и расчет, а перевозчик должен иметь право представить возражения и документы в защиту понесенных затрат.

5. О правовой неопределенности источника данных о плановом объеме перевозок

Пункт 16 Методики устанавливает, что плановый годовой объем перевозок определяется по данным органа местного самоуправления, уполномоченного на осуществление функций по организации регулярных перевозок, и исполнительного органа Курганской области, уполномоченного на эти функции. При этом пункт 22 предписывает органу регулирования при отклонении планового и фактически сложившегося годового объема перевозок (пассажирооборота) учитывать данные изменения «при формировании регулируемого тарифа в последующие периоды регулирования».

Указанное регулирование содержит следующие правовые неопределенности:

а) не определен приоритет (иерархия) источников данных. Методика не устанавливает, чьи именно данные являются приоритетными при расхождении сведений , а также не определен источник официальных данных для расчета фактического объема перевозок. Отсутствие иерархии источников создает риск произвольного выбора показателя, наиболее удобного для органа регулирования, что противоречит принципу обеспечения единообразия формирования тарифов (подп. 4 п. 4 Методики);

б) отсутствует механизм перерасчета. Методика не определяет: каким образом рассчитывается величина отклонения, за какой период (год, квартал), каким образом отклонение влияет на тариф (пересчет НВВ, корректировка тарифа, компенсация недополученных доходов), в какой срок и в каком порядке производится возврат (доначисление) средств. Отсутствие механизма делает норму п. 22 декларативной и практически неприменимой;

Вывод:

Совокупность указанных пробелов означает, что документ не выполняет своего назначения — формирования экономически обоснованного и юридически определённого тарифа. Методика, призванная преобразовывать обоснованные затраты перевозчика в расчётный тариф, не содержит ключевых расчётных параметров: норматива рентабельности, критериев необходимости и избыточности расходов, порядка и сроков компенсации недополученных доходов, правил перерасчёта по объёмам перевозок. В результате размер тарифа определяется не методикой, **а усмотрением органа регулирования**.

Принятие проекта в текущем виде приведёт к снижению качества транспортного обслуживания населения, к убыточности перевозчиков и к спорам, в которых позиция органа регулирования будет уязвима вследствие неопределённости собственных норм.

Генеральный директор  А.А. Кадочников