Автор: Administrator
11.02.2014 05:46 -

Замечания МЭРИТ СО по результатам анализа тарифных дел,

предоставленных субъектами регулирования при установлении тарифов

на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом

на территории Самарской области в 2013 году

1. При расчёте проектов тарифов субъекты регулирования не всегда соблюдали размерность показателей, указанных в расчётных таблицах (страницах шаблона).

Например: в орган регулирования были направлены предложения установить тариф в размере 2 550 руб./пасс-км и 0,16 руб./пасс-км.

1. Показатель «пробег автотранспортных средств» указывался субъектами регулирования произвольно без расчёта, как это установлено в шаблоне, суммы пробега всех автотранспортных средств по выполненным в 2012 году и планируемым в 2013 году маршрутам с учётом протяжённости маршрутов, установленной министерством транспорта и автомобильных дорог Самарской области (далее – Минтранс СО). Как следствие необоснованного увеличения или занижения протяжённости пробега, данные показатели не отвечали требованиям сопоставимости по периодам регулирования (2012 год и 2013 год), не соответствовали показателям отчётов субъектов регулирования федерального статистического наблюдения Формы № 65-автотранс (далее – Форма № 65).

Например: при одном и том же плане выполнения маршрутов организации общий пробег автобусов в 2012 году указан протяжённостью 25,3 тыс. км, а в 2013 – 613,4 тыс. км, с превышением в 24 раза.

1. Показатель «количество перевезённых пассажиров» не подтверждался отчётностью субъекта регулирования о количестве фактически проданных билетов, не соответствовал аналогичным показателям Формы № 65.
2. Субъекты регулирования при формировании показателей «выручка от перевозок пассажиров» и «количество выполненных пассажиро-километров» за 2012 год не учитывали, что частное от деления первого указанного показателя на второй должно соответствовать тарифам, утверждённым на этот период. Данное противоречие свидетельствует о нарушении порядка ценообразования и влечёт ответственность в соответствии со статьёй 14.6 «Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ.

Пример: расчётные тарифы превышают предельные максимальные уровни тарифов на перевозку одного пассажира за километр пути в пригородном сообщении, утверждённые постановлением Правительства Самарской области от 10.04.2012 № 172.

Выручка от

перевозок пассажиров

Количество

выполненных

пассажиро-километров

Расчётный тариф

Утверждённый тариф

тыс. руб.

тыс. пасс-км

руб./ пасс-км

руб./ пасс-км

3 942,67

2 262,00

1,74

1,35

4 311,16

2 620,20

1,65

1,35

1. В большинстве случаев, субъекты регулирования не представили расчёты среднего расстояния перевозки одного пассажира и показатель количество перевезённых пассажиров, которые должны использоваться в целях подтверждения корректности количества выполненных пассажиро-километров. Это свидетельствует об отсутствии надлежащего учёта проданных билетов, выручки и может рассматриваться как один из признаков нарушения порядка ценообразования, что может повлечь ответственность в соответствии со статьёй 14.6 «Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ.

Пример корректного расчёта:

Среднее расстояние перевозки одного

пассажира

Количество

перевезённых

пассажиров

Количество

выполненных

пассажиро-километров

(указано

организацией)

Количество

выполненных

пассажиро-километров

(рассчитано)

км/чел.

чел.

тыс. пасс-км

тыс. пасс-км

29,60

1 681,42

49 769,94

49 770,03

1. Субъекты регулирования не указывали в тарифных делах коэффициент использования вместимости подвижного состава, не рассчитывали его. Указанный показателя необходим для определения принимаемых при расчёте тарифа объёмных показателей, которые должны были рассчитываться исходя из величины коэффициента использования вместимости подвижного состава не менее 0,4, в последующие периоды регулирования – на менее 0,5.
2. Учётная политика субъектов регулирования, в подавляющем большинстве случаев, не содержала обязательного для правомерного установления тарифа положения о раздельном учёте расходов, доходов и производственных показателей по регулируемым и иным видам экономической деятельности и недопустимости повторного учёта одних и тех же расходов.

Например: при расчётах тарифов допускалось включение в расходы на перевозки пассажиров по пригородным (междугородним) маршрутам сумм расходов на осуществление коммерческих (заказных) перевозок; учёт одних и тех же сумм расходов на услуги автовокзалов и автостанций, как в прямых, так и в общехозяйственных расходах.

1. Расходы на автомобильное топливо (бензин, дизельное топливо) и смазочные материалы при расчёте нормативным методом не подтверждались данными о фактических ценах его приобретения в разрезе марок бензина и дизельного топлива. При расчётах тарифов некоторые субъекты регулирования применяли цены на автомобильное топливо существенно отличавшиеся от средних розничных цен на бензин и топливо тех же марок за аналогичный период, предоставляемых территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Самарской области. Такие факты свидетельствуют о том, что не все субъекты регулирования ведут учёт расходов на автомобильное топливо.

Например: отмечены случаи использования в расчётах цен, полученных методом «обратного счёта», расходов, не подтверждённых платёжным документами.

1. Расходы на восстановление износа шин при расчётах тарифов не подкреплялись документами, подтверждающими цены приобретения шин, а также не рассчитывались исходя из норм на восстановление износа шин и пробега транспортных средств в соответствии с шаблоном.
2. Фактические (за 2012 год) и прогнозируемые (на 2013 год) расходы на оплату труда производственных рабочих не всегда подтверждались действующим и планируемым штатным расписанием или иными документами бухгалтерского учёта. При неизменном плане перевозок и штатном расписании суммы расходов значительно отличались. Средняя заработная плата производственных рабочих (водителей и кондукторов) указывалась (например, 5 тыс. руб. в месяц) ниже прожиточного минимума в расчёте на душу трудоспособного населения Самарской области, установленного на аналогичный период Правительством Самарской (7 048руб. в месяц).
3. Некорректно рассчитывались расходы на амортизацию. Суммы амортизации автотранспортных средств, введённых в эксплуатацию в течение отчётного периода, начислялись за период эксплуатации (менее года) без документального подтверждения постановки их на баланс субъектом регулирования.

Например: организация приобрела автобус в марте 2012 года, он поставлен на баланс и эксплуатируется с апреля 2012 года. Сумма расходов на его амортизацию представлена из расчёта 9 месяцев, пояснение дано в комментариях к расчёту, но указанный факт не подтверждён ни какими документами.

1. Расходы на договорные услуги сторонних организаций (аренду, лизинг подвижного состава) большинство субъектов регулирования не подтверждали копиями действующих договоров, реестрами договоров (в случае большого их количества) на 2012 год и проектами договоров на 2013 год.

Например: не представлены копии договоров на аренду и лизинг автобусов, услуги автовокзалов за 2012 год, а также аналогичные проекты договоров, планируемые на 2013 год.

1. При расчётах расходов на ремонт подвижного состава применялись цены приобретения на запасные части, не подтверждённые счетами-фактурами за 2012 год и коммерческими предложениями или проектами договоров на закупку запасных частей на 2013 год.
2. При расчёте тарифов субъекты регулирования, применяющие упрощённую систему налогообложения, не представили расчёты сумм налогов, относимых на регулируемый вид деятельности в составе необходимой прибыли, в соответствии с положением учётной политики, документальные подтверждения исключения сумм налогов, относимых на иные виды экономической деятельности, за счёт этого завышая тариф.