



**ПРАВИТЕЛЬСТВО САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
КОМИТЕТ ПО ТАРИФАМ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

РАСПОРЯЖЕНИЕ

05.04.2017

№ _____ **29-р**

**О внесении изменений в распоряжение
Комитета по тарифам Санкт-Петербурга от 12.09.2016 № 104-р**

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)», Законом Санкт-Петербурга от 29.06.2016 № 445-85 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Санкт-Петербурге и о внесении изменений в Закон Санкт-Петербурга «О наземном пассажирском маршрутном транспорте общего пользования в Санкт-Петербурге», Законом Санкт-Петербурга от 08.02.2000 № 19-4 «О наземном пассажирском маршрутном транспорте общего пользования в Санкт-Петербурге», постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.09.2005 № 1346 «О Комитете по тарифам Санкт-Петербурга» и на основании протокола заседания правления Комитета по тарифам Санкт-Петербурга от 05.04.2017 № 37:

1. Внести в распоряжение Комитета по тарифам Санкт-Петербурга от 12.09.2016 № 104-р «Об утверждении Порядка установления тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга, Перечня документов, предоставляемых для их установления, а также Методических рекомендаций по расчету тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга» (далее – Распоряжение) следующие изменения:

1.1. Приложение 1 к Распоряжению изложить в редакции согласно приложению к настоящему распоряжению.

1.2. Раздел III приложения 3 к Распоряжению изложить в следующей редакции:

«III. Расчет тарифов методом экономически обоснованных расходов

11. В качестве исходной базы для расчета тарифов на перевозку пассажиров всеми видами общественного транспорта в городском и пригородном сообщении в расчетном периоде принимаются объем перевозок пассажиров, объем транспортной работы и объем необходимой валовой выручки для осуществления регулируемого вида деятельности.

12. При принятии решения об экономической обоснованности расходов регулируемой организации орган регулирования использует:

- 1) регулируемые государством тарифы (цены);
- 2) цены, установленные на основании договоров, заключенных в результате проведения конкурентных процедур закупок, обеспечивающих целевое и эффективное расходование денежных средств;
- 3) официально опубликованные прогнозные рыночные цены и тарифы;
- 4) индексы в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации.

13. Эксплуатационные расходы формируются по калькуляционным статьям затрат. Основными калькуляционными статьями затрат на перевозки являются:

- материальные расходы;

- расходы на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- амортизационные отчисления;
- расходы на ремонт основных средств;
- прочие расходы;
- внереализационные расходы.

13.1. Материальные расходы.

В эту статью затрат включаются затраты на все виды покупной энергии, топливо и смазочные материалы, расходные материалы.

Затраты на электроэнергию для городского наземного электрического транспорта и метрополитена определяются с учетом расхода электроэнергии (на тягу, на движение, содержание инфраструктуры, прочие нужды) и цен приобретения (установленного тарифа) электроэнергии, подтвержденных счетами-фактурами.

В случае увеличения расхода электроэнергии, планируемого регулируемой организацией на период регулирования, по отношению к фактическому расходу регулируемой организации необходимо представить обоснования и информацию о проводимых мероприятиях по энергосбережению.

Затраты на топливо определяются на основании базовых линейных норм расхода применяемого вида топлива, с учетом всех поправочных коэффициентов, учитывающих дорожно-транспортные, климатические и другие эксплуатационные факторы, утвержденных распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 14.03.2008 № АМ-23-р, нормативного пробега автомобилей и цен приобретения горюче-смазочных материалов, с учетом фактического, сложившегося объема затрат за отчетный период.

Нормы расхода топлива устанавливаются для каждой марки и модификации эксплуатируемых автомобилей в расчете на 100 км пробега автомобиля и соответствуют определенным условиям работы автомобильного транспорта.

Затраты на смазочные материалы определяются исходя из действующих норм расхода смазочных материалов, нормативного расхода топлива и цен приобретения смазочных материалов, с учетом фактического, сложившегося объема затрат за отчетный период.

Нормы расхода смазочных материалов определяются: масла – в литрах, смазки – в килограммах (установлены на 100 литров общего расхода топлива, рассчитанного по нормам для данного автомобиля).

При расчете тарифов на планируемый период стоимость топлива и смазочных материалов определяется на основании цен, не превышающих их сложившийся средний уровень в Санкт-Петербурге согласно проведенным конкурсным процедурам и официально опубликованным данным в соответствующих информационно-аналитических изданиях, а также с учетом прогнозных индексов-дефляторов цен, принятых на период регулирования, в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации.

13.2. Расходы на оплату труда.

В эту статью включаются затраты на оплату труда водителей транспортных средств (автобусов, трамваев, троллейбусов), машинистов поездов метрополитена, кондукторов, а также ремонтно-вспомогательных рабочих по обслуживанию и ремонту подвижного состава.

При определении расходов на оплату труда, включаемых в необходимую валовую выручку, размер фонда оплаты труда определяется с учетом отраслевых тарифных соглашений, коллективных договоров, заключенных регулируемой организацией, и плановым и (или) фактическим уровнем фонда оплаты труда, сложившимся за последний расчетный период регулирования в регулируемой организации и других регулируемых организациях, осуществляющих аналогичные виды регулируемой деятельности в сопоставимых условиях, а также с учетом прогнозного индекса потребительских цен.

Нормативная численность водителей (машинистов), в том числе подменных и кондукторов, рассчитывается на основании утвержденного расписания движения транспорта по маршрутам

путем деления продолжительности движения по всем маршрутам в расчетном периоде на баланс рабочего времени в расчетном периоде, с учетом потерь рабочего времени (отпуск, болезнь и пр.).

При расчете нормативной численности водителей (машинистов) учитывается время на подготовительно-заключительные работы и время на предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотр.

Баланс рабочего времени рассчитывается в соответствии со следующими нормативными правовыми документами:

– приказ Минтранса РФ от 20.08.2004 № 15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей»;

– приказ Минтранса РФ от 18.10.2005 № 127 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей трамвая и троллейбуса»;

– приказ Минтранса РФ от 08.06.2005 № 63 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха работников метрополитена».

Нормативная численность ремонтно-вспомогательных рабочих на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт транспортных средств определяется исходя из норм трудоемкости по видам технического обслуживания и нормативного пробега транспортных средств в периоде регулирования.

Затраты на оплату труда водителей (машинистов) и ремонтно-вспомогательных рабочих складываются исходя из нормативной численности и среднемесячной заработной платы, исчисленной исходя из тарифных ставок, доплат, премий в соответствии с принятыми на предприятии системами оплаты труда, определяемыми отраслевыми тарифными соглашениями и предусмотренными в коллективном договоре, с учетом фактического объема фонда оплаты труда этих категорий работников, сложившегося за предшествующий и текущий периоды.

13.3. Отчисления на социальные нужды.

Отчисления на социальные нужды отражают обязательные отчисления на социальные нужды по установленным законодательством нормативам (страховые взносы в Пенсионный фонд Российской Федерации на обязательное пенсионное страхование, Фонд социального страхования Российской Федерации на обязательное социальное страхование на случай временной нетрудоспособности и в связи с материнством, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования и территориальные фонды обязательного медицинского страхования на обязательное медицинское страхование), в процентах от расходов на оплату труда работников, включаемых в себестоимость перевозки пассажиров.

Для обоснования данных расходов перевозчики представляют отчетность по форме РСВ-1 и форме 4-ФСС, уведомление о размере страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний.

13.4. Амортизационные отчисления.

Амортизационные отчисления на полное восстановление (износ) транспортных средств на период регулирования определяются в соответствии с действующими правилами бухгалтерского учета. Сроки службы по основным средствам при начислении амортизации для бухгалтерского учета по основным средствам, приобретенным после 1 января 2002 года, принимаются для целей расчета тарифов исходя из Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 01.01.2002 № 1, с учетом информации о сроке службы, указанной в документации изготовителя (для объектов основных средств 10-й амортизационной группы (30 лет и выше)).

13.5. Расходы на ремонт основных средств.

В этой статье учитываются затраты на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт (текущий, капитальный) подвижного состава, выполняемые хозяйственным способом (силами регулируемой организации) или с привлечением сторонних организаций, в соответствии с утвержденным планом проведения работ, а также расходы на восстановление износа и ремонт автомобильных шин.

Под техническим обслуживанием понимается комплекс мероприятий, направленных на поддержание подвижного состава в работоспособном состоянии и надлежащем виде; обеспечение надежности и экономичности работы, безопасности движения, защиты окружающей среды, уменьшение интенсивности ухудшения параметров технического состояния; предупреждение отказов и неисправностей, а также выявление их с целью устранения.

Затраты на техническое обслуживание определяются исходя из действующих норм расхода материалов и запасных частей на техническое обслуживание и периодичности его проведения (нормативного пробега транспортных средств или времени работы) в объеме установленного перечня операций и трудоемкости вида технического обслуживания, а также с учетом фактического, сложившегося объема затрат за отчетный период.

Под эксплуатационным ремонтом понимается комплекс мероприятий по восстановлению исправного или работоспособного состояния, ресурса, обеспечению безотказности работы подвижного состава и его частей. Ремонт выполняется как по потребности после появления соответствующего неисправного состояния, так и принудительно по плану через определенный пробег или время работы подвижного состава.

Затраты на эксплуатационный ремонт транспортных средств определяются исходя из нормативного пробега подвижного состава (в случае планового ремонта), фактического расхода материалов и запасных частей, цен приобретения запасных частей и ремонтных материалов, а также с учетом фактического, сложившегося объема затрат за отчетный период.

При расчете тарифов на планируемый период затраты на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт определяются на основании цен, не превышающих их сложившийся средний уровень в Санкт-Петербурге согласно проведенным конкурсным процедурам и официально опубликованным данным в соответствующих информационно-аналитических изданиях, а также с учетом прогнозных индексов-дефляторов цен, принятых на период регулирования, в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации.

Основанием для расчета затрат на восстановление износа и ремонт автомобильных шин являются Временные нормы эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств (РД 3112199-1085-02), утвержденные Министерством транспорта Российской Федерации 04.04.2002.

Затраты на восстановление износа и ремонт автомобильных шин определяются исходя из рассчитанных норм на восстановление износа и ремонт автомобильных шин, нормативного пробега автомобиля, количества ходовых шин и цен приобретения шин, а также с учетом фактического, сложившегося объема затрат за отчетный период.

При расчете тарифов на планируемый период стоимость автомобильных шин определяется на основании цен, не превышающих их сложившийся средний уровень в Санкт-Петербурге согласно проведенным конкурсным процедурам и официально опубликованным данным в соответствующих информационно-аналитических изданиях, а также с учетом прогнозных индексов-дефляторов цен, принятых на период регулирования, в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации.

13.6. Прочие расходы.

К прочим расходам относятся расходы:

- Суммы налогов и сборов, таможенных пошлин и сборов;
- Расходы на обеспечение пожарной безопасности, а также расходы на охрану;
- Расходы на обеспечение нормальных условий труда и мер по технике безопасности, предусмотренных законодательством Российской Федерации, расходы на гражданскую оборону в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- Расходы на командировки;
- Расходы на юридические и информационные услуги;
- Прочие экономически обоснованные расходы.

Расшифровка прочих расходов производится по статьям затрат с приложением их экономического обоснования, включая перечень договоров и расчет расходов по каждой статье затрат на расчетный год.

Распределение прочих расходов по видам деятельности и видам перевозок осуществляется в соответствии с учетной политикой регулируемой организации.

13.7. Внереализационные расходы.

К внереализационным расходам относятся:

- Расходы в виде процентов по долговым обязательствам любого вида, в том числе процентов, начисленных по ценным бумагам и иным обязательствам;
- Расходы на услуги кредитных организаций за расчетно-кассовое обслуживание;
- Расходы на социальные нужды в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному транспорту:
 - средства, перечисляемые в профсоюзные организации;
 - страховые взносы на выплаты социального характера;
 - Другие экономически обоснованные расходы.

13.8. В экономически обоснованных тарифах учитывается прибыль, необходимая для обеспечения регулируемой организации средствами на развитие производственной базы и социальное развитие регулируемой организации.

Предельный нормативный уровень прибыли принимается в размере не более 5% к экономически обоснованным расходам.

13.9. В случае если регулируемая организация кроме регулируемых видов деятельности осуществляет нерегулируемые виды деятельности, расходы на осуществление нерегулируемых видов деятельности и полученная в ходе их осуществления прибыль (убытки) не учитываются при установлении регулируемых цен (тарифов). Повторный учет одних и тех же расходов по указанным видам деятельности не допускается.

13.10. Расчет тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга производится путем деления величины необходимой валовой выручки (экономически обоснованных расходов регулируемой организации и необходимой прибыли) на плановый объем количества перевезенных пассажиров.

Тариф на перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении (Тг) определяется по формуле:

$$T_g = \frac{(Зг + Пр)}{Q_g}, \text{ руб./поездка}$$

где:

Зг - эксплуатационные затраты по перевозке пассажиров данным видом транспорта в городском сообщении, руб.;

Пр - прибыль, руб.;

Qг - плановое количество перевезенных пассажиров, чел.

Тариф на перевозки пассажиров автомобильным транспортом в пригородном сообщении (Тп) определяется по формуле:

$$T_p = \frac{(Зп + Пр)}{Q_p}, \text{ руб. пасс. - км}$$

где:

Зп - эксплуатационные затраты по перевозке пассажиров в пригородном сообщении, руб.;

Пр - прибыль, руб.;

Qп - плановый пассажирооборот, пасс.-км.

13.11. Плата за провоз каждого места багажа, разрешенного к провозу в наземном пассажирском маршрутном транспорте общего пользования и метрополитене, устанавливается в размере стоимости проезда одного пассажира в городском сообщении».

2. Контроль за выполнением распоряжения остается за председателем Комитета по тарифам Санкт-Петербурга.

**Председатель
Комитета по тарифам
Санкт-Петербурга**



Д.В.Коптин

ПРИЛОЖЕНИЕ
к распоряжению
Комитета по тарифам
Санкт-Петербурга
от 05.04.2017 № 29-р

ПОРЯДОК УСТАНОВЛЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ И БАГАЖА
НАЗЕМНЫМ ПассаЖИРСКИМ МАРШРУТНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ И МЕТРОПОЛИТЕНОМ НА ТЕРРИТОРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

1. Настоящий Порядок установления тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования метрополитеном на территории Санкт-Петербурга (далее – Порядок) сформирован на основании постановления Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)», Законом Санкт-Петербурга от 29.06.2016 № 445-85 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Санкт-Петербурге и о внесении изменений в Закон Санкт-Петербурга «О наземном пассажирском маршрутном транспорте общего пользования в Санкт-Петербурге», Закона Санкт-Петербурга от 08.02.2000 № 19-4 «О наземном пассажирском маршрутном транспорте общего пользования в Санкт-Петербурге» и постановления Правительства Санкт-Петербурга от 13.09.2005 № 1346 «О Комитете по тарифам Санкт-Петербурга».

Порядок определяет механизм государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга.

2. Основные понятия, используемые в настоящем Порядке:

– государственный перевозчик - юридическое лицо, оказывающее услуги по перевозке пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном и подведомственное исполнительному органу государственной власти Санкт-Петербурга;

– заявление - обращение в орган регулирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга по вопросу установления тарифов;

– коммерческие маршруты наземного пассажирского маршрутного транспорта общего пользования - маршруты всех видов наземного пассажирского маршрутного транспорта общего пользования в Санкт-Петербурге на маршрутах регулярных перевозок с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном Правилами дорожного движения месте;

– негосударственные перевозчики – регулируемые организации, оказывающие услуги по перевозке пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования по коммерческим и социальным маршрутам;

– необходимая валовая выручка - экономически обоснованный объем финансовых средств, необходимый в течение очередного периода регулирования регулируемой организации для осуществления регулируемого вида деятельности;

– объем перевозок - количество пассажиров, перевезенных транспортом общего пользования;

– орган регулирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга - Комитет по тарифам Санкт-Петербурга;

– регулируемая организация - юридическое лицо, индивидуальный предприниматель, оказывающие услуги по перевозке пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном;

– период регулирования – период, на который устанавливаются тарифы на перевозки

пассажиры и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном, продолжительностью не менее одного календарного года или с даты вступления в силу решения об установлении тарифов до окончания календарного года (для впервые обратившихся регулируемых организаций);

- предшествующий период - период, предшествующий периоду регулирования, продолжительностью не менее одного года, за который перевозчик имеет подтвержденную в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации бухгалтерскую (финансовую) и иную отчетность, а также подтвержденные предприятием объемные и эксплуатационные показатели его работы;

- тарифы – система ценовых ставок, по которым осуществляются расчеты за перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования в городском, пригородном сообщении и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга, устанавливаемые распоряжением Комитета по тарифам Санкт-Петербурга;

- тарифы на перевозки пассажиров и багажа на социальных маршрутах - тарифы на перевозки пассажиров и багажа на маршрутах регулярных перевозок с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном;

- тарифы на перевозки пассажиров и багажа на коммерческих маршрутах - тарифы на перевозки пассажиров и багажа на маршрутах регулярных перевозок с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования на территории Санкт-Петербурга;

- текущий период регулирования - период, в котором осуществляется финансово-хозяйственная деятельность перевозчика в данный момент;

- экономически обоснованные расходы - затраты, сформированные исходя из нормативного количества ресурсов для осуществления регулируемого вида деятельности, развития и технического перевооружения предприятия, оказывающего услуги по перевозке пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом и метрополитеном;

- экономически обоснованные расходы, не учтенные при установлении регулируемых тарифов в предшествующие периоды регулирования - расходы, связанные с незапланированным ростом цен на продукцию, потребляемую регулируемой организацией на осуществление регулируемого вида деятельности в течение предшествующего периода регулирования, изменением законодательства, изменением объемов транспортной работы (перевозок) и другими объективными причинами.

Иные понятия, используемые в настоящем Порядке, применяются в значении, принятом в законодательстве Российской Федерации и Санкт-Петербурга.

3. Действие настоящего Порядка распространяется на деятельность всех организаций, оказывающих услуги по перевозке пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном, независимо от организационно-правовых форм собственности и ведомственной принадлежности.

4. Расчет и формирование тарифов осуществляется исходя из принципа обязательного раздельного учета объема перевозок, доходов и расходов по видам деятельности (регулируемые и нерегулируемые виды деятельности) и видам перевозок (перевозки по социальным и коммерческим маршрутам).

5. При расчете тарифов могут применяться следующие методы государственного регулирования тарифов:

- метод экономически обоснованных расходов;
- метод индексации.

Метод государственного регулирования тарифов определяется органом регулирования с учетом предложений регулируемой организации.

Независимо от выбранного метода регулирования расчеты осуществляются в соответствии с Методическими рекомендациями по расчету тарифов на перевозки пассажиров и багажа

наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга, утвержденными Комитетом по тарифам Санкт-Петербурга.

6. Тарифы на перевозки пассажиров и багажа на социальных маршрутах устанавливаются сроком на три года. Изменение уровня тарифов производится не чаще одного раза в год.

7. Тарифы на перевозки пассажиров и багажа на социальных маршрутах устанавливаются в рублях за одну поездку или одно место багажа (перевозки в городском сообщении), в рублях за один километр пробега и одно место багажа (перевозки в пригородном сообщении).

8. Тарифы на перевозки пассажиров и багажа на коммерческих маршрутах устанавливаются в рублях за одну поездку или одно место багажа в виде предельных максимальных тарифов.

Фактически применяемые тарифы на перевозки пассажиров и багажа на коммерческих маршрутах могут устанавливаться регулируемой организацией самостоятельно, в размере ниже установленных регулирующим органом предельных максимальных тарифов с обязательным уведомлением органа регулирования в течение 10 рабочих дней с даты принятия решения о понижении тарифов.

9. Открытие дела об установлении тарифов осуществляется Комитетом по тарифам Санкт-Петербурга по предложению регулируемой организации.

10. Регулируемая организация до 1 марта года, предшествующего очередному периоду регулирования, представляет в орган регулирования предложение об установлении тарифов.

Предложение об установлении тарифов состоит из заявления регулируемой организации об установлении тарифов (далее - заявление об установлении тарифов) и необходимых обосновывающих материалов в соответствии с Перечнем документов, представляемых для рассмотрения вопросов по установлению тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга, утвержденным Комитетом по тарифам Санкт-Петербурга (далее - Перечень).

11. Орган регулирования регистрирует представленные документы в установленном порядке.

12. Орган регулирования в течение 14 рабочих дней с момента поступления предложения об установлении тарифов анализирует указанное предложение на предмет соответствия представленных документов Перечню.

В случае если документы для рассмотрения вопроса об установлении тарифов представлены регулируемой организацией в соответствии с Перечнем, предложение регулируемой организации принимается к рассмотрению, о чем орган регулирования уведомляет регулируемую организацию в срок не позднее 5 рабочих дней с момента принятия такого решения.

В случае если перечень документов, представленных регулируемой организацией для рассмотрения вопроса об установлении тарифов, не соответствует Перечню, орган регулирования в срок не позднее 5 рабочих дней с момента принятия такого решения направляет регулируемой организации запрос о представлении недостающих документов.

13. Регулируемая организация представляет запрашиваемые органом регулирования документы в течение 10 рабочих дней с момента поступления запроса.

При непредставлении регулируемой организацией запрашиваемых документов или представлении неполного перечня документов орган регулирования принимает решение о начале процедуры рассмотрения вопроса об установлении тарифов на основании результатов проверки хозяйственной деятельности регулируемой организации, а также исходя из имеющихся данных за предшествующие периоды регулирования, в том числе использованных для установления действующих тарифов.

О принятом решении орган регулирования письменно уведомляет регулируемую организацию в срок не позднее 5 рабочих дней с момента принятия такого решения.

При поступлении от регулируемой организации полного перечня документов в соответствии с приложением 2 к настоящему распоряжению орган регулирования в течение 5 рабочих дней с момента поступления документов направляет регулируемой организации письменное уведомление о начале процедуры рассмотрения предложения об установлении тарифов.

14. При определении расчетных значений расходов, учитываемых при установлении тарифов, орган регулирования тарифов использует экономически обоснованные объемы потребления сырья, материалов, выполненных работ (услуг) и цены (тарифы) на них, сведения о которых получены из следующих источников информации (в приоритетном порядке):

а) цены (тарифы) на потребляемые регулируемой организацией товары (работы, услуги), установленные органом регулирования тарифов, - в случае, если цены (тарифы) на такие товары (работы, услуги) подлежат государственному регулированию;

б) цены, установленные в договорах, заключенных в результате проведения торгов;

в) прогнозные показатели, определенные в базовом варианте одобренных Правительством Российской Федерации сценарных условий функционирования экономики Российской Федерации и основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на очередной финансовый год и плановый период, или (при наличии) следующие прогнозные показатели, определенные в базовом варианте уточненного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на очередной финансовый год и плановый период:

– темпы роста цен на природный газ и другие виды топлива;

– темпы роста цен на электрическую энергию;

г) прогнозные значения по базовому варианту прогноза социально-экономического развития Санкт-Петербурга;

д) сведения о расходах на приобретаемые товары (работы, услуги), производимых другими регулирующими организациями, осуществляющими регулируемые виды деятельности в сфере водоснабжения и (или) водоотведения в сопоставимых условиях;

е) рыночные цены на потребляемые регулируемой организацией товары (работы, услуги), сложившиеся в соответствующем субъекте Российской Федерации, сведения о которых предоставляются независимыми специализированными информационно-аналитическими организациями, осуществляющими сбор информации о рыночных ценах, разработку и внедрение специализированных программных средств для исследования рыночных цен, подготовку периодических информационных и аналитических отчетов о рыночных ценах;

ж) рыночные цены на потребляемые регулируемой организацией товары (работы, услуги), сложившиеся на организованных торговых площадках, в том числе на биржах, функционирующих на территории Российской Федерации;

з) данные бухгалтерского учета и статистической отчетности регулируемой организации за 3 предыдущих периода регулирования, за которые у органа регулирования тарифов имеются указанные данные.

15. В случае если в ходе анализа представленного регулируемой организацией предложения об установлении тарифов возникнет необходимость уточнения предложения об установлении тарифов, орган регулирования запрашивает иные дополнительные сведения, в том числе подтверждающие фактически понесенные регулируемой организацией расходы в предшествующем периоде регулирования.

16. Орган регулирования проводит экспертизу предложения об установлении тарифов в части обоснованности расходов, учтенных при расчете тарифов, корректности определения параметров расчета тарифов и отражает ее результаты в своем экспертном заключении.

Срок проведения экспертизы устанавливается органом регулирования. Срок проведения экспертизы может быть продлен по решению органа регулирования, но не более чем на 3 месяца.

Экспертное заключение органа регулирования, помимо общих мотивированных выводов и рекомендаций, должно содержать:

а) анализ экономической обоснованности расходов по статьям затрат;

б) анализ экономической обоснованности величины прибыли, необходимой для эффективного функционирования регулируемых организаций;

в) сравнительный анализ динамики расходов и величины необходимой прибыли по отношению к предыдущему периоду регулирования.

17. Определение состава расходов, учитываемых при расчете и установлении тарифов, а также оценка экономической обоснованности тарифов производится в соответствии

с Методическими рекомендациями по расчету тарифов на перевозки пассажиров и багажа наземным пассажирским маршрутным транспортом общего пользования и метрополитеном на территории Санкт-Петербурга, утвержденными Комитетом по тарифам Санкт-Петербурга, а также действующим законодательством Российской Федерации по вопросам учета расходов, связанных с производством и реализацией услуг.

18. Тарифы устанавливаются на основании решения правления органа регулирования.

19. Решения правления органа регулирования принимаются на основании представляемых регулируемой организацией материалов и экспертного заключения органа регулирования.

20. Решение об установлении тарифов принимается в срок не позднее 20 декабря года, предшествующего началу периода регулирования, на который устанавливаются тарифы.

Решение об установлении тарифов не имеет обратной силы.