

**Межпарламентская Ассамблея государств – участников
Содружества Независимых Государств**

**МОДЕЛЬНЫЙ ЗАКОН
О регулировании транспортных тарифов**

Статья 1. Цели, задачи и предмет регулирования настоящего Закона

1. Целью настоящего Закона является создание правового поля, позволяющего обеспечить выбор рациональных методов воздействия на транспортные предприятия для реализации принципа противозатратности в уже действующих рыночных тарифах на транспортные услуги и усовершенствования системы тарифов на перевозки и услуги по видам транспорта, в том числе грузового, направленных на создание экономических предпосылок для увеличения производства, повышения конкуренции, обеспечения эффективного экспорта и укрепления экономики регионов государства, а также реализации противозатратного принципа за счет усиления контроля за динамикой издержек, направляемых на оплату труда и инвестиции.

2. Положения настоящего Закона направлены:

- на формирование принципов, целей, задач и общей политики регулирования в сфере транспортных услуг, направленных на достижение баланса интересов потребителей и производителей транспортной продукции;
- определение объектов регулирования с учетом поставленных задач, обеспечение доступности транспортных услуг для потребителей и эффективного функционирования транспорта;
- выбор методов тарифного регулирования данных объектов исходя из сформулированных принципов, целей, задач и политики регулирования;
- распределение полномочий, задач и функций между органами исполнительной власти по тарифному и связанному с ним нетарифному регулированию транспортных объектов.

3. Предметом регулирования настоящего Закона является определение принципов, целей и задач регулирования ценообразования на услуги автомобильного, воздушного, железнодорожного, морского и речного видов транспорта в монопольных и конкурирующих секторах.

Статья 2. Термины и определения

естественная монополия – состояние товарного рынка (рынка услуг), при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары (услуги), производимые субъектами

естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами (услугами), в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары (услуги), производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на эти товары (услуги), чем спрос на другие виды товаров (услуг);

монопольно высокая цена – цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если она превышает сумму необходимых для производства и реализации товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование, при наличии такого рынка на территории отдельного государства или за его пределами;

монопольно низкая цена – цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена ниже суммы необходимых для производства и реализации товара расходов и прибыли и ниже цены, которая сформировалась в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке, при наличии такого рынка на территории отдельного государства или за его пределами;

органы регулирования – государственный орган исполнительной власти, наделенный полномочиями по установлению и регулированию тарифов, сборов и платы, и региональные органы исполнительной власти, осуществляющие государственное регулирование тарифов, сборов и платы и контроль за их определением (установлением) и применением в порядке, установленном национальным законодательством;

субъект естественной монополии в сфере транспорта – хозяйствующий субъект, занятый в сфере железнодорожных перевозок, услуг в транспортных терминалах, портах и аэропортах, услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей в условиях естественной монополии;

субъект регулирования – субъект естественной монополии в сфере транспорта, выполняющий работы (оказывающий услуги), включенные в перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере транспорта, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством;

тариф – ценовая ставка за работы (услуги), выполняемые (оказываемые) субъектами государственного регулирования;

тарифное пространство государств – участников Соглашения – пространство, на котором действуют единые согласованные принципы формирования и применения тарифной политики для международных перевозок;

сбор – не включенная в тариф ставка оплаты дополнительной операции или работы (услуги), выполняемой (оказываемой) субъектами регулирования.

Статья 3. Нормативно-правовые основы и принципы ценообразования на транспортные услуги

1. К нормативно-правовым основам и принципам ценообразования на транспортные услуги относятся положения Конституции, Гражданского кодек-

са, транспортного законодательства, бюджетного и налогового законодательства, стратегий развития экономики государства, регионов, отдельных видов транспорта и транспорта в целом, указов Президента, постановлений Правительства, ведомственных приказов в части определения социальных, политических, экономических, производственных аспектов государственной политики в области ценообразования на транспортные услуги на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный периоды.

2. Установление правовых основ единого рынка и ценовой политики государства на транспорте направлено на сдерживание инфляционных процессов в экономике и соблюдение экономически обоснованных принципов формирования цен на услуги субъектов естественных монополий в сфере транспорта.

Реализация правовых основ единого рынка и ценовой политики транспортных услуг достигается:

– установлением цен (тарифов) на транспортные услуги субъектов естественных монополий в сфере транспорта исходя из обоснованности затрат на их предоставление с учетом издержек транспортных услуг, налогов и других платежей, стоимости основных производственных средств, потребности в инвестициях, необходимых для воспроизводства, амортизационных отчислений, прогнозируемой прибыли, географии расположения населения, грузополучателей и грузоотправителей, соответствия качества предоставляемой услуги спросу пользователей, а также государственных дотаций и других мер государственной поддержки деятельности субъектов естественных монополий в сфере транспорта;

– принятием решения о методах регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере транспорта с учетом необходимости стимулирования с помощью цен (тарифов) повышения качества оказываемых транспортных услуг, а также удовлетворения спроса на них;

– ведением отдельного учета затрат по видам деятельности субъектов естественных монополий в сфере транспорта;

– проведением государством непрерывного мониторинга экономических результатов деятельности транспортных организаций и выработкой предложений о мерах по ограничению роста цен (тарифов) на их услуги.

Статья 4. Особенности установления правовых основ единого рынка и ценовой политики государства в сфере железнодорожных перевозок

1. Рынок транспортных услуг на железнодорожном транспорте может состоять из естественно-монопольных, временно-монопольных и конкурентных сегментов.

Соответственно государственное регулирование тарифов, сборов и платы может осуществляться в естественно-монопольном, временно-монопольном и конкурентном сегментах рынка услуг железнодорожного транспорта.

2. Государственное регулирование тарифов, сборов и платы осуществляется в целях:

- развития транспортных связей между регионами с целью сохранения и укрепления территориального единства, макроэкономической и социально-экономической стабильности государства;

- создания условий для устойчивого безопасного функционирования и динамичного развития железнодорожного транспорта общего пользования;

- формирования модели государственного регулирования рынков услуг железнодорожного транспорта, обеспечивающей развитие механизмов саморегулирования, ценовой и технологической конкуренции в потенциально конкурентных и конкурентных сегментах деятельности железнодорожного транспорта, повышение эффективности функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта, соблюдение баланса интересов субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг в естественно-монопольных сегментах деятельности железнодорожного транспорта;

- снижения совокупных транспортных затрат;

- создания условий для экономического роста и повышения конкурентоспособности экономики страны;

- сохранения единого социально-экономического пространства государства и создания условий для углубления транспортно-экономических связей между регионами;

- создания условий для развития конкуренции на железнодорожном транспорте общего пользования;

- обеспечения недискриминационного доступа к услугам железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе к услугам по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

- повышения инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта общего пользования;

- создания экономических стимулов, обеспечивающих оптимизацию себестоимости услуг железнодорожного транспорта и улучшение их качества;

- установления государственного регулирования цен (тарифов) на услуги железнодорожного транспорта в естественно-монопольном сегменте (услуги по использованию инфраструктуры) и дерегулирования цен (тарифов) в конкурентных секторах рынка железнодорожных транспортных услуг;

- нормативного закрепления экономически обоснованного уровня тарифов, сборов и платы, исходя из нормативной доходности инвестированного капитала;

- нормативного закрепления механизмов компенсации потерь доходов участникам рынка перевозок вследствие установления тарифов ниже экономически обоснованного уровня;

- перехода к системе ценообразования на основе затрат на организацию конкретной перевозки при сохранении среднесетевого тарифа и формирования интегрированных инфраструктурно-локомотивных пакетов услуг;

- обеспечения унификации тарифов по видам сообщения.

3. Государственное регулирование тарифов, сборов и платы основывается на следующих принципах:

- 1) В естественно-монопольном секторе:

- формирование тарифов, сборов и платы с учетом данных отдельного учета расходов, доходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим, укрупненным видам работ (услуг), сегментам деятельности (естественно-монопольный, конкурентный) субъектов регулирования;
- установление тарифов, сборов и платы с учетом себестоимости и уровня рентабельности с целью обеспечения безубыточности деятельности субъектов регулирования;
- обеспечение сбалансированности интересов государства, пользователей услуг и предприятий железнодорожного транспорта;
- определение дотаций на поддержку мер по обеспечению сбалансированности бюджетов субъектов государства с учетом расходов бюджетов этих субъектов в связи с компенсацией потерь в доходах организаций железнодорожного транспорта, возникающих при установлении органами государственной власти субъектов цен (тарифов) на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении ниже экономически обоснованного уровня;
- применение на всей территории государства единых принципов регулирования тарифов, сборов и платы;
- поэтапный переход к системной политике установления тарифов, обеспечивающей опережающее развитие инфраструктуры и перевозочных средств железнодорожного транспорта по отношению к потребностям экономики;
- участие государства в осуществлении инвестиционных проектов, направленных на инфраструктурное обеспечение потребностей экономики страны и совершенствование тарифов, в комплексе с механизмами государственной поддержки железнодорожного транспорта;
- применение взвешенного подхода к сохранению (сокращению, ликвидации) методов перекрестного субсидирования планово-убыточных, но социально значимых видов деятельности за счет общего финансово-экономического результата деятельности субъектов естественных монополий исходя из объективной оценки структуры экономической деятельности субъектов регулирования и возможностей государственного субсидирования;
- стимулирование повышения эффективности и сокращения издержек субъектов естественных монополий, в том числе за счет участия регулятора в процедуре планирования инвестиций и повышения оптимальности планирования инвестиций на основе долгосрочного прогнозирования макроэкономических тенденций и оценки мультипликативного эффекта от реализации инвестиционных проектов по различным вариантам технических и технологических решений.

2) Государственное регулирование в конкурентном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на принципе поддержания и развития механизмов ценовой и технологической конкуренции, стимулирующих сокращение издержек на оказание услуг при повышении их качества в условиях либерализации.

Основными механизмами государственного регулирования в конкурентном сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта являются:

- регулирование поведенческих условий деятельности субъектов рынка (антимонопольное регулирование);
- поддержание и развитие условий для эффективного саморегулирования рынка.

3) Государственное регулирование в переходном (временно-монопольном) сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта должно базироваться на принципе снижения экономических барьеров входа на этот рынок потенциальных конкурентов и повышения их заинтересованности в инвестициях в развитие собственной деятельности на этом рынке.

Основными механизмами государственного регулирования в переходном (временно-монопольном) сегменте рынка услуг железнодорожного транспорта являются:

- установление предельного уровня тарифов;
- регулирование нормативной рентабельности;
- применение иных косвенных методов регулирования (установление и контроль минимально необходимых объемов оказания услуг, соотношение стандартов услуг, оказываемых по регулируемым и нерегулируемым тарифам);
- проведение мониторинга состояния рынков, включая принятие предписаний по вопросам установления тарифов по факту обращения пользователей услуг естественных монополий;
- ведение реестра переходных (находящихся в условиях несовершенной конкуренции) сегментов рынка.

4) Государственное регулирование тарифов, сборов и платы осуществляется органами регулирования в пределах их компетенции.

5) Тарифы, сборы и плата устанавливаются органами регулирования применительно к конкретному субъекту регулирования в соответствии с перечнем работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством.

6) Органы регулирования в пределах их компетенции устанавливают правила применения тарифов, сборов и платы, порядок опубликования и введения в действие установленных тарифов, сборов и платы и правил их применения, а также внесенных в них изменений, если иное не предусмотрено законодательством государства или международными договорами.

7) Тарифы, сборы и плата устанавливаются в виде фиксированных (предельных) ценовых ставок тарифов, сборов и платы. Фиксированные (предельные) ставки тарифов, сборов и платы могут устанавливаться как в виде абсолютных значений, так и в виде индексов к действующему уровню тарифов, сборов и платы.

8) Порядок расчета тарифов, сборов и платы (индексов к действующему уровню тарифов, сборов и платы) утверждается органами регулирования.

9) Принципы дифференциации тарифов, сборов и платы определяются органом регулирования с учетом условий организации перевозочного процесса, влияющих на величину расходов и доходов субъектов регулирования.

10) Тарифы, сборы и плата могут предусматривать выделение тарифных составляющих, учитывающих расходы, связанные:

- с использованием инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (инфраструктурная тарифная составляющая);
- с выполнением перевозок грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования (перевозочная тарифная составляющая);
- с содержанием и эксплуатацией локомотивов (локомотивная тарифная составляющая);
- с содержанием и эксплуатацией вагонов и контейнеров (вагонная и контейнерная тарифные составляющие);
- с обслуживанием пассажиров на вокзалах и оказанием услуг, связанных с обработкой и хранением багажа, грузобагажа в багажных отделениях железнодорожных станций (вокзальная и багажная тарифные составляющие);
- с работой терминальных комплексов при выполнении грузовых железнодорожных перевозок (терминальная тарифная составляющая).

11) Основным методом государственного регулирования тарифов, сборов и платы является метод экономически обоснованных затрат.

Органы регулирования могут применять и иные методы ценового (тарифного) регулирования.

По мере развития конкуренции в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг органы регулирования принимают решение о применении методов регулирования тарифов, сборов и платы, изменении этих методов или о прекращении регулирования.

При установлении тарифов, сборов и платы с учетом необходимости обеспечения доступности услуг железнодорожного транспорта для населения, а также конкурентоспособности экономики страны допускается применение перекрестного субсидирования в отношении регулируемых тарифов, сборов и платы, а также при необходимости определяются меры по компенсации потерь в доходах субъекта регулирования в соответствии с законодательством государства.

12) Для определения величины подлежащих установлению тарифов, сборов и платы производится расчет необходимой валовой выручки, при этом учитываются:

– расходы, связанные с выполнением работ (оказанием услуг) субъектами регулирования, в том числе:

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

расходы, связанные с оплатой услуг, оказываемых кредитными организациями, включая уплату процентов за предоставление в пользование средств (кредитов, займов), а также расходы, связанные с продажей иностранной валюты;

расходы, связанные с участием в совместной деятельности;

– отчисления на амортизацию основных средств, определяемые с использованием данных бухгалтерского учета субъекта регулирования;

– нормативная прибыль, определяемая исходя из стоимости основных средств и иных активов, необходимых для выполнения соответствующих работ (оказания услуг) субъектами регулирования, по данным бухгалтерского учета и нормы прибыли (рентабельности) на капитал с учетом инвестиций, требуемых для развития железнодорожного транспорта. Норма прибыли (рентабельности) на капитал определяется органом регулирования для каждого субъекта регулирования в соответствии с методикой расчета размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании тарифов, сборов и платы, утверждаемой органом регулирования в установленном порядке;

– налоги и иные обязательные платежи и сборы, уплачиваемые в соответствии с налоговым законодательством государства;

– субсидии, а также иные меры государственной поддержки, предоставляемые за счет бюджетов всех уровней.

13) Органы регулирования при определении экономически обоснованных затрат не учитывают (исключают из расчетной базы) необоснованные расходы субъекта регулирования, вызванные нерациональным использованием производственных ресурсов и финансированием за счет поступлений от оказания услуг, тарифы на которые подлежат государственному регулированию, иной деятельности, не относящейся к этим услугам.

Выявленные по данным отчетности средства, использованные субъектом регулирования в течение текущего и предшествующего периодов регулирования не в соответствии с прогнозом финансово-экономической деятельности субъекта регулирования, принятым органами регулирования при установлении (изменении) тарифов на соответствующие периоды, могут учитываться органами регулирования при установлении (изменении) тарифов на последующий период регулирования в качестве источника покрытия расходов в этот период.

14) В целях создания условий для привлечения инвестиций, повышения эффективности работы субъектов регулирования, внедрения новых технологий и подвижного состава при определении необходимой валовой выручки на период окупаемости инвестиционных проектов, направленных на повышение эффективности деятельности субъекта регулирования и снижение его расходов, а также в течение двух лет после завершения периода окупаемости, расходы субъекта регулирования принимаются без учета их снижения от реализации данных инвестиционных проектов.

15) Органами регулирования может устанавливаться предельный уровень тарифов, сборов и платы в виде максимальных (минимальных) величин ценовых ставок тарифов, сборов и платы.

Минимальная величина регулируемых тарифов, сборов и платы должна обеспечивать возмещение экономически обоснованных расходов субъектов регулирования в части, зависящей от объемов выполнения работ (оказания услуг).

16) Если, по мнению государства, уровень действующих тарифов, сборов и платы не позволяет обеспечить конкурентоспособность отдельных сегментов рынка железнодорожных транспортных услуг и (или) товарных рынков, с целью обеспечения конкурентоспособности железнодорожного транспорта обще-

го пользования, обеспечения его доступности для пользователей услугами на данных рынках, а также с целью реализации государственных задач в сфере железнодорожного транспорта общего пользования могут устанавливаться исключительные тарифы, сборы и плата, предусматривающие применение особых условий тарификации выполняемых субъектами регулирования работ (оказываемых услуг).

Кроме того, важным методом государственной поддержки отдельных сегментов экономики или товарных рынков является субсидирование этих сегментов экономики (отраслей промышленности) для оплаты транспортных услуг в целях снижения транспортной составляющей перевозимых товаров (грузов).

В случае если работы (услуги) выполняются (оказываются) субъектами регулирования в сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг, имеющих территориальную, технологическую, экономическую специфику, обуславливающую целесообразность применения методов регулирования и системы построения тарифов, отличающихся от установленных, в целях обеспечения эффективности работы железнодорожного транспорта общего пользования, повышения его инвестиционной привлекательности, реализации государственной региональной политики, сокращения размеров перекрестного субсидирования на железнодорожном транспорте общего пользования в отношении таких работ (услуг) могут устанавливаться тарифы, сборы и плата, применяемые в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг.

Правила установления исключительных тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, а также тарифов, сборов и платы, применяемых в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг, определяются Правительством.

17) Органами регулирования утверждаются методические указания (методики) по вопросам государственного регулирования тарифов, сборов и платы, подлежащие применению органами регулирования и субъектами регулирования.

18) Порядок рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы, а также перечень документов, представляемых для их установления (изменения), утверждаются органами регулирования.

19) Проверка достоверности сведений, предоставляемых субъектом регулирования для целей установления тарифов, сборов и платы, осуществляется органом регулирования в установленном им порядке.

20) Органы регулирования в пределах их компетенции осуществляют государственный контроль по вопросам, связанным с применением тарифов, сборов и платы в сферах деятельности субъектов регулирования (далее – государственный контроль), в установленном законодательством порядке.

21) Результаты проверки достоверности сведений, предоставляемых субъектом регулирования, а также результаты государственного контроля учитываются органами регулирования при осуществлении государственного регулирования, в том числе могут служить основанием для пересмотра тарифов, сборов и платы.

22) К работам (услугам) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируется государством, относятся:

а) услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

б) перевозка грузов железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе перевозка порожнего железнодорожного подвижного состава в составе грузовых поездов;

в) дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой грузов железнодорожным транспортом общего пользования:

– перевозка грузов с объявленной ценностью;

– перегрузка грузов из вагонов, предназначенных для одной ширины колеи, в вагоны, предназначенные для другой ширины колеи, при перевозке по внутренним железным дорогам экспортных и импортных грузов в прямом международном сообщении, в непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции (за исключением транзита);

– перестановка вагонов на тележки, предназначенные для другой ширины колеи, при перевозках по внутренним железным дорогам экспортных и импортных грузов в прямом международном сообщении, в непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции (за исключением транзита);

– обеспечение простоя под перегрузкой иностранных вагонов при перевозке по внутренним железным дорогам экспортных и импортных грузов в прямом международном сообщении, в непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции (за исключением транзита);

– накатка и выкатка железнодорожного подвижного состава на паромную переправу (с паромной переправы);

– проезд проводников, сопровождающих груз;

– переоформление перевозочных документов в случаях и порядке, предусмотренных законодательством и международными договорами, при перевозке по внутренним железным дорогам экспортных и импортных грузов в прямом международном сообщении, в непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции (за исключением транзита);

– восстановление сыпучести (отмораживание) грузов при перевозке по внутренним железным дорогам экспортных и импортных грузов в прямом международном сообщении, в непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции (за исключением транзита);

– поение водой животных при перевозке по внутренним железным дорогам в прямом международном сообщении, в непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции (за исключением транзита);

– сопровождение и охрана грузов в пути следования и на железнодорожных станциях, обеспечиваемые перевозчиком по договору с грузоотправителем, грузополучателем или уполномоченными грузоотправителем, грузополучателем лицами, при перевозках грузов железнодорожным транспортом;

г) дополнительные работы (услуги), выполняемые на железнодорожном транспорте в местах общего пользования и необщего пользования:

- выполнение маневровой работы в пределах железнодорожных станций, подача и уборка вагонов;
- предоставление вагонов, контейнеров в пользование;
- предоставление железнодорожных путей общего пользования для нахождения на них железнодорожного подвижного состава независимо от его принадлежности:

в течение времени ожидания его подачи или приема по причинам, зависящим от грузополучателей, грузоотправителей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузоотправителей, грузополучателей своими локомотивами;

в течение времени его задержки в пути следования, в том числе на промежуточных железнодорожных станциях, из-за неприема железнодорожной станцией назначения по причинам, зависящим от грузополучателей и владельцев железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающих грузополучателей своими локомотивами;

в течение времени его простоя, не связанного с перевозочным процессом;

- взвешивание грузов в местах общего пользования при обеспечении погрузки и выгрузки перевозчиками в местах общего пользования и обеспечении погрузки и выгрузки грузоотправителями, грузополучателями в местах общего пользования, необщего пользования и на путях необщего пользования;

д) перевозка пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении (за исключением перевозок в вагонах категории «СВ» и «купе»);

е) перевозка багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении;

ж) обеспечение пробега вагонов, не принадлежащих перевозчику, следующих в составе скорых, скоростных, пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских поездов во внутригосударственном сообщении;

з) выполнение (оказание) дополнительных работ (услуг), связанных с перевозкой пассажиров, багажа, грузобагажа на железнодорожном транспорте во внутригосударственном сообщении:

- перевозка багажа, грузобагажа с объявленной ценностью;
- услуга по пользованию комплектами постельного белья;
- передача транзитного багажа с одного вокзала на другой;
- перевозка ручной клади в вагоне – передвижной камере хранения;
- резервирование мест в поездах и оформление проездных документов на железнодорожном транспорте, в том числе при перевозках организованных групп пассажиров;
- выполнение операций по восстановлению утерянных и испорченных проездных документов (билетов) на железнодорожном транспорте;
- переоформление проездных документов;
- оформление возврата денег за неиспользованные проездной документ (билет) и (или) перевозочный документ;

– уведомление получателя о прибытии в его адрес багажа, грузобагажа на железнодорожном транспорте;

– подача и уборка пассажирских, багажных вагонов и маневровая работа с данными вагонами.

23) Органы регулирования совместно с другими органами государственной власти обязаны заниматься совершенствованием государственного тарифного регулирования, включающим в себя:

– формирование системы государственного регулирования и методологии ценообразования на железнодорожном транспорте, учитывающей географические и социально-экономические условия функционирования товарных рынков и рынков транспортных услуг;

– совершенствование системы построения тарифов исходя из принципа соблюдения баланса интересов субъектов естественных монополий в области железнодорожного транспорта, потребителей их услуг, других участников рынка услуг железнодорожного транспорта;

– совершенствование структуры построения тарифов, направленное на повышение инвестиционной привлекательности отдельных сегментов рынка услуг железнодорожного транспорта, реализацию тарифной политики и повышение конкурентоспособности данного рынка;

– систематизацию законодательства, методологии государственного тарифного регулирования в зависимости от состояния рынка услуг железнодорожного транспорта;

– расширение спектра применяемых методов прямого тарифного регулирования в естественно-монопольных сегментах деятельности железнодорожного транспорта;

– нормативно-правовое и методологическое обеспечение механизма государственного регулирования на переходный период, в том числе в отношении применения методов поведенческого регулирования в увязке с методами тарифного регулирования, определения и применения методов косвенного регулирования;

– создание системы государственного регулирования, включая государственное тарифное регулирование, основанной на среднесрочном и долгосрочном прогнозировании динамики социально-экономических процессов на национальном и мировом рынках, с целью опережающего реагирования на изменяющиеся потребности экономики на макро- и микроуровне;

– формирование нормативно-правовой, институциональной и методологической основы государственного регулирования, ориентированной на комплексный подход к регулированию рынков услуг железнодорожного транспорта и рынков услуг системообразующих инфраструктурных комплексов;

– внедрение автоматизированных систем имитационного моделирования при прогнозе финансово-экономических результатов деятельности субъектов регулирования и потребителей их услуг в зависимости от принятия тех или иных решений регулятора, при пофакторном анализе результатов деятельности субъектов регулирования в отчетном периоде, при определении параметров мультипликативного финансово-экономического эффекта по вариантам реали-

зации инвестиционных проектов, а также при расчете необходимых инвестиций;

– разработку и внедрение системы мониторинга и анализа основных параметров рынков услуг железнодорожного транспорта, характеризующих состояние этих рынков (естественно-монопольное, переходное в условиях несовершенной конкуренции, конкурентное);

– совершенствование системы тарифов на грузовые перевозки, соответствующей состоянию рынка в процессе проведения структурной реформы, посредством выделения в тарифах необходимых составляющих на базе данных раздельного учета по видам деятельности;

– совершенствование системы тарифов на пассажирские перевозки в целях реализации программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и адаптации тарифной политики к условиям реформирования железнодорожного транспорта.

Статья 5. Особенности установления правовых основ единого рынка и ценовой политики государства на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей

1. Государственное регулирование тарифов осуществляется в целях:

– создания условий для устойчивого безопасного функционирования и динамичного развития транспортных терминалов, портов, аэропортов и инфраструктуры внутренних водных путей на основе обеспечения баланса интересов субъектов регулирования и потребителей их услуг, а также для развития конкуренции на рынке транспортных услуг и снижения транспортных издержек;

– обеспечения доступности услуг в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей;

– повышения качества оказываемых услуг.

2. Государственное регулирование тарифов осуществляется органами регулирования в пределах их компетенции.

3. Тарифы на услуги субъектов регулирования устанавливаются органами регулирования применительно к каждому конкретному субъекту регулирования в соответствии с утвержденными Правительством перечнями услуг субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, тарифы на которые регулируются государством.

4. Органы регулирования в пределах их компетенции устанавливают правила применения тарифов, порядок опубликования и введения в действие установленных тарифов и правил их применения, а также утверждают изменения, вносимые в них, если иное не предусмотрено законодательством или международными договорами.

5. Тарифы устанавливаются в виде фиксированных (предельных максимальных или минимальных) ценовых ставок тарифов. Фиксированные (пре-

дельные максимальные или минимальные) ставки тарифов могут устанавливаться как в виде абсолютных значений, так и в виде индексов к действующему уровню тарифов.

Минимальная величина тарифов должна обеспечивать покрытие расходов субъектов регулирования на оказываемые услуги с учетом объема этих услуг.

6. Принципы дифференциации тарифов определяются органом регулирования с учетом условий оказания услуг субъектами регулирования, влияющих на размер расходов, связанных с оказанием этих услуг.

7. Государственное регулирование тарифов осуществляется на основе раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности субъектов регулирования.

8. Основным методом государственного регулирования тарифов на услуги субъектов регулирования является метод экономически обоснованных затрат.

9. Для расчета тарифов определяется размер необходимой валовой выручки, при этом учитываются:

а) расходы, связанные с оказанием услуг субъектами регулирования, в том числе:

– расходы, связанные с обычными видами деятельности, за исключением суммы начисленной амортизации;

– расходы, связанные с оплатой услуг, оказываемых кредитными организациями, а также расходы, связанные с участием в совместной деятельности;

б) отчисления на амортизацию основных средств, которые определяются с использованием данных бухгалтерского учета субъекта регулирования;

в) нормативная прибыль, определяемая исходя из стоимости основных средств и иных активов, необходимых для оказания соответствующих услуг субъектами регулирования, по данным бухгалтерского учета, и нормы прибыли (рентабельности) на капитал. Норма прибыли (рентабельности) на капитал определяется органом регулирования для каждого субъекта регулирования в соответствии с методикой расчета размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании регулируемых тарифов, утверждаемой органом регулирования в установленном порядке;

г) налоги и иные обязательные платежи и сборы, уплачиваемые в соответствии с налоговым законодательством государства;

д) субсидии и субвенции за счет средств государственного бюджета, региональных бюджетов и бюджетов муниципальных образований.

10. Органы регулирования при определении экономически обоснованных затрат вправе не учитывать (исключать из расчетной базы) необоснованные расходы субъекта регулирования, вызванные нерациональным использованием производственных ресурсов и финансированием за счет поступлений от оказания услуг, тарифы на которые подлежат государственному регулированию, иной деятельности, не относящейся к этим услугам.

Выявленные по данным отчетности средства по отдельным статьям расходов, использованные субъектом регулирования в течение текущего и предшествующего периодов регулирования не в соответствии с прогнозом финан-

сово-экономической деятельности субъекта регулирования, принятым органами регулирования при установлении (изменении) тарифов на соответствующие периоды, могут учитываться органами регулирования при установлении (изменении) тарифов на последующий период регулирования в качестве источника покрытия расходов в этот период.

11. В целях создания условий для привлечения инвестиций, повышения эффективности работы субъектов регулирования и внедрения новых технологий при определении размера необходимой валовой выручки в течение периода окупаемости инвестиционных проектов, направленных на повышение эффективности деятельности субъекта регулирования и снижение его расходов, а также в течение двух лет после завершения указанного периода расходы субъекта регулирования принимаются без учета их снижения в результате реализации этих инвестиционных проектов.

12. Государственный орган регулирования утверждает методические указания (методики) по вопросам государственного регулирования тарифов, подлежащие применению органами регулирования и субъектами регулирования.

13. Порядок рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, а также перечень документов, предоставляемых для их установления (изменения), определяются государственным органом регулирования.

Статья 6. Особенности установления правовых основ единого рынка и ценовой политики государства в сфере авиационных перевозок

1. На воздушном транспорте действуют два принципа тарифной политики: свободное ценообразование и регулируемые тарифы.

Плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты относится к свободному ценообразованию и устанавливается перевозчиками.

Регулирование тарифов осуществляется в сферах, отнесенных законодательством к монопольным, в части предоставления услуг аэропортов по обслуживанию воздушных судов и пассажиров.

Особенности установления правовых основ единого рынка и ценовой политики государства на услуги субъектов естественных монополий в аэропортах определены в статье 5.

В районах с тяжелыми климатическими условиями региональным органам исполнительной власти предоставлено право вводить регулирование тарифов на перевозки по местным воздушным линиям.

2. Ставки сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства устанавливаются государственным органом регулирования.

Порядок государственного регулирования сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства устанавливается Правительством.

3. Для обеспечения доступности авиаперевозок для населения на рынке авиаперевозок создаются условия для внедрения низкобюджетной модели внутренних авиаперевозок, предусматривающие:

- отмену НДС на внутренние пассажирские авиаперевозки;
- расширение списка услуг, стоимость которых может быть не включена в тариф и взиматься в виде отдельного сбора;
- освобождение от уплаты ввозных таможенных пошлин на лизинговые или приобретаемые воздушные суда иностранного производства до 180 кресел;
- предоставление авиакомпаниям права продажи билетов, не подлежащих возврату, с обязательным информированием об условиях такой продажи;
- предоставление авиакомпаниям права на отмену рейса по коммерческим причинам с упрощенной процедурой возврата денежных средств пассажирам;
- разрешение аэропортам снижать стоимость своих услуг в случае предоставления упрощенного обслуживания пассажирам low-cost-перевозчика, а также применять тарифы, стимулирующие увеличение объемов перевозок;
- обеспечение прозрачности ценообразования при взимании сборов за аэронавигационное обслуживание.

4. Примерный перечень услуг субъектов естественных монополий в аэропортах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством:

- обеспечение взлета и посадки воздушного судна, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство государства с техническими посадками в аэропортах государства в некоммерческих целях;
- предоставление места стоянки воздушному судну сверх трех часов после посадки для пассажирских и шести часов для грузовых и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке и/или выгрузке) в аэропорту посадки, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство государства с техническими посадками в аэропортах государства в некоммерческих целях;
- предоставление места стоянки воздушному судну на базовом аэродроме;
- предоставление аэровокзального комплекса;
- предоставление рабочего места (площади) для регистрации пассажиров;
- обеспечение авиационной безопасности, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство государства с техническими посадками в аэропортах государства в некоммерческих целях;
- обслуживание пассажиров;
- обеспечение заправки воздушных судов авиационным топливом;
- хранение авиационного топлива.

Статья 7. Особенности установления правовых основ единого рынка и ценовой политики государства в сфере перевозок морским транспортом

1. Тарифы на услуги по перевозке грузов, пассажиров и их багажа, буксировке судов и иных плавучих объектов морским транспортом устанавливаются перевозчиком в соответствии с договором морской перевозки.

По договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (далее – получатель). Отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

Договор морской перевозки груза предусматривает оплату затрат на транспортные операции и может быть заключен с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) либо без такого условия.

2. Затраты на транспортные операции включают оплату:

- расходов на подготовку товара к отгрузке;
- погрузки груза на транспортные средства внутри страны, его перевозки до границы;
- хранения грузов в портах, на станциях, базах;
- погрузки и перевозки грузов международным транспортом;
- транспортного страхования грузов;
- таможенных сборов, пошлин, налогов;
- предпродажного сервиса;
- выгрузки грузов на складе иностранного покупателя.

3. При перевозке грузов по территории своего государства и стран СНГ расчеты за перевозку осуществляются по внутренним тарифам на международные грузовые перевозки с учетом предельных индексов их повышения, устанавливаемых государством.

Статья 8. Особенности установления правовых основ единого рынка и ценовой политики государства в сфере перевозок внутренним водным транспортом

1. Перевозки грузов, пассажиров и их багажа, буксировка судов и иных плавучих объектов, погрузка и выгрузка грузов, оказание услуг в речных портах, услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и других услуг внутреннего водного транспорта осуществляются на платной основе.

2. Провозная плата (плата за перевозки грузов, пассажиров и их багажа) устанавливается перевозчиками. Плата за буксировку судов и иных плавучих объектов устанавливается буксировщиками.

В случае предоставления региональными органами государственной власти и (или) органами местного самоуправления субсидий в целях возмещения затрат или недополученных доходов в связи с оказанием услуг по перевозкам пассажиров и их багажа по транзитным, пригородным и местным маршрутам

перевозок пассажиров размер провозной платы определяется перевозчиками по согласованию с указанными органами.

3. Размер платы за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и услуги в речных портах, не относящиеся к сфере естественных монополий, определяется на основании договоров.

4. Сборы (тарифы) с судов за услуги в речном порту, оказываемые субъектами естественных монополий, перечень таких сборов (тарифов) и правила их применения устанавливаются в соответствии с законодательством о естественных монополиях.

5. Сборы (тарифы) с судов за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, перечень таких сборов (тарифов) и правила их применения устанавливаются в соответствии с законодательством о естественных монополиях.

Статья 9. Особенности установления правовых основ единого рынка и ценовой политики государства в сфере автомобильных перевозок

1. Тарифы за услуги по перевозкам автомобильным транспортом разделяются на тарифы за услуги по перевозке пассажиров и багажа и на тарифы по перевозке грузов.

При этом перевозка пассажиров и багажа относится к сфере услуг автомобильного транспорта, а перевозка грузов относится к производственной сфере, так как расходы по перевозке грузов являются транспортной составляющей в цене товара.

2. Тарифы за услуги по перевозкам пассажиров и багажа при регулярных перевозках автомобильным транспортом общего пользования разрабатываются на основе правил формирования этих тарифов, утвержденных государственным органом исполнительной власти, уполномоченным в сфере транспорта, следующими органами регулирования:

а) для регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок внутримunicipального сообщения – органом местного самоуправления;

б) для регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок в межмуниципальном сообщении – региональным органом исполнительной власти;

в) для регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок в межрегиональном сообщении – региональным органом исполнительной власти, на территории которого начинается маршрут.

Тарифы, указанные в пунктах а) и б), утверждаются региональным органом исполнительной власти.

Тарифы, указанные в пункте в), утверждаются совместным решением региональных органов исполнительной власти субъектов, по территории которых проходит маршрут.

3. Перевозки пассажиров и багажа при регулярных перевозках автомобильным транспортом общего пользования осуществляются на основании государственного (со стороны субъекта) или муниципального (со стороны муници-

пального образования) контракта, заключаемого с транспортной организацией сроком не менее чем на один год.

Начальная (максимальная) цена государственного или муниципального контракта должна определяться исходя из стоимости эксплуатации автотранспортного средства конкретного типа в расчете на один километр пробега и планируемого пробега автотранспортного средства по маршруту.

4. В случаях, когда в соответствии с законом или иными правовыми актами установлены льготы или преимущества по провозной плате за перевозку грузов, пассажиров и багажа, расходы, понесенные в связи с этим транспортной организацией, возмещаются за счет средств соответствующего бюджета.

5. Тарифы для перевозок пассажиров в режиме индивидуального такси устанавливаются субъектом автотранспортной деятельности с использованием правил формирования этих тарифов, утвержденных государственным органом исполнительной власти, уполномоченным в сфере транспорта, и утверждаются региональными органами исполнительной власти.

6. Грузовые тарифы формируются на основе общественно необходимых трудовых затрат на перевозку материальных объектов. Транспортный тариф является денежным эквивалентом стоимости перевозки. Затраты на транспортировку грузов формируются из расходов на начально-конечные операции и транспортных расходов.

Расходы на начально-конечные операции состоят из:

- затрат на подачу автотранспорта;
- затрат на погрузку в пункте отправки;
- затрат на разгрузку в пункте прибытия.

Транспортные расходы состоят из:

- затрат на передвижение грузов;
- расходов на содержание дорог и объектов инфраструктуры;
- расходов на содержание энергетического хозяйства и т. д.

7. Грузовые транспортные тарифы рассчитываются как себестоимость тонно-километра грузооборота плюс норма прибыли, которая необходима для нормального функционирования транспорта при расширенном воспроизводстве. Грузовые транспортные тарифы не включают в себя НДС (налог на добавленную стоимость), взимающийся с провозной платы.

Себестоимость тонно-километра грузооборота определяется особенностями каждого отдельного вида грузов. На транспортировку скоропортящихся продуктов, живой рыбы и т. д. устанавливаются повышенные тарифные ставки.

8. Разделение расходов на перевозки на расходы начально-конечных операций и движенические расходы дает возможность устанавливать двухставочные тарифы.

Такой вид тарифов более точно отражает формирование общественно необходимых трудовых затрат и позволяет обеспечить приблизительно равную рентабельность на перевозках разных дальностей, а также делает возможным упрощение преysкурантов на перевозку грузов.

9. Контроль за соблюдением антимонопольного законодательства в сфере автотранспортной деятельности, включая контроль за монопольно высокой це-

ной на услуги автомобильного транспорта, а также за монопольно низкой ценой на услуги автомобильного транспорта, и проведение мероприятий по предупреждению создания дискриминационных условий осуществляются в соответствии с законодательством о конкуренции государственными органами исполнительной власти, уполномоченными в сфере принятия нормативных правовых актов и контроля за соблюдением антимонопольного законодательства.

Принят на тридцать восьмом
пленарном заседании
Межпарламентской Ассамблеи
государств – участников СНГ
(постановление № 38-14 от 23 ноября 2012 года)