

Научная статья

УДК 336.5.01

doi:10.46554/1993-0453-2022-8-214-76-87

Оптимизация бюджетных расходов при государственном регулировании тарифов

Елена Евгеньевна Зубова¹, Яна Вячеславовна Силантьева²

^{1,2} Департамент ценового и тарифного регулирования Самарской области, Самара, Россия

¹ ZubovaEE@samregion.ru

² SilantevaYV@samregion.ru

Аннотация. Рассматривается правовой пробел в государственном регулировании цен и тарифов через практику тарифообразования на транспортные услуги, как следствие – неэффективное использование бюджетных средств бюджетной системы Российской Федерации. Предлагается дополнить правовое поле новой нормой с целью устранения вышеуказанного пробела.

Ключевые слова: оптимизация бюджетных расходов, государственное регулирование цен и тарифов, пассажирские перевозки, транспортные услуги, структура затрат, экономически обоснованные затраты, амортизационные отчисления, арендная плата, лизинговый платеж

Основные положения:

♦ в рамках повышения эффективности расходования средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации определена проблема двойного финансирования имущества, приобретенного за счет бюджетного финансирования; обозначено отсутствие в нормативных правовых актах на федеральном и региональном уровнях общих принципов регулирования тарифов на услуги, исключающих возможность двойного финансирования;

- ♦ дана оценка выявленной проблеме с использованием нескольких методов анализа данных;
- ♦ сформулирована правовая норма для включения в действующие на региональном уровне методики по расчету тарифов в отношении пассажирских перевозок.

Для цитирования: Зубова Е.Е., Силантьева Я.В. Оптимизация бюджетных расходов при государственном регулировании тарифов // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2022. № 8 (214). С. 76–87. doi:10.46554/1993-0453-2022-8-214-76-87.

Original article

Optimization of budget expenditures in the state regulation of tariffs

Elena E. Zubova¹, Yana V. Silanteva²

^{1,2} Department of price and tariff regulation of the Samara Region, Samara, Russia

¹ ZubovaEE@samregion.ru

² SilantevaYV@samregion.ru

Abstract. The legal gap in the state regulation of prices and tariffs through the practice of tariff formation for transport services is considered, as a consequence: inefficient use of budgetary funds of the budgetary

system of the Russian Federation. It is proposed to supplement the legal field with a new norm in order to eliminate the above gap.

Keywords: optimization of budget expenditures, state regulation of prices and tariffs, passenger transportation, transport services, cost structure, economically justified costs, depreciation deductions, rent, lease payment

Highlights:

- ◆ within the framework of improving the efficiency of spending funds of the budgets of the budgetary system of the Russian Federation, the problem of double financing of property acquired through budget financing is identified; the absence of general principles of the tariff regulation for services excluding the possibility of double financing is indicated in the regulatory legal acts at the federal and regional levels;
- ◆ an assessment of the identified problem is given using several methods of data analysis;
- ◆ a legal norm has been formulated for inclusion in the methods of calculating tariffs for passenger transportation in force at the regional level.

For citation: Zubova E.E., Silanteva Y.V. Optimization of budget expenditures in the state regulation of tariffs // Vestnik of Samara State University of Economics. 2022. No. 8 (214). Pp. 76–87. (In Russ.). doi:10.46554/1993-0453-2022-8-214-76-87.

Введение

Одним из приоритетных направлений государственной политики в любой стране мира традиционно является эффективность использования бюджетных средств. В январе 2019 г. в России принята Концепция повышения эффективности бюджетных расходов в 2019-2024 гг. (далее - Концепция). В ней определен ряд направлений развития управления общественными финансами, в том числе совершенствование системы госпрограмм и внедрение принципов проектного управления. Концепция также указывает на необходимость стимулирования «администраторов бюджетных средств к поиску внутренних резервов оптимизации бюджетных расходов в целях обеспечения финансирования приоритетных направлений государственной политики» [1].

По мнению авторов данной статьи, повышение эффективности бюджетных расходов не до конца проработано на уровне действующего законодательства, особенно на региональном и муниципальном уровнях. Нормы Налогового, Бюджетного кодексов Российской Федерации и других нормативных правовых актов федеральных органов власти не всегда учитывают региональные особенности отраслевых видов деятельности, в частности, в сфере государственного регулирования цен и тарифов на товары и услуги. И на уровне регионов, разрабатывающих нормативные право-

вые акты по образцу и подобию федеральных, их формат зачастую носит отсылочный характер на тот же Налоговый кодекс РФ и не учитывает реальные схемы движения бюджетных средств при реализации тех же госпрограмм. На практике это приводит к следующему интересному факту.

Как указано в одном из судебных постановлений, «включение расходов на амортизацию объектов теплоснабжения, рассчитанную исходя из стоимости строительства объектов теплоснабжения, финансируемых за счет бюджетных средств, приведет к получению организацией необоснованного дохода в размере амортизации и росту тарифов для потребителей... При этом потребители тепловой энергии... дважды оплатят строительство олимпийских объектов: в виде налогов в бюджет и рассчитываясь по тарифам, включающим амортизацию» [2].

Именно проблема двойного финансирования имущества, приобретенного за счет бюджетов бюджетной системы Российской Федерации (далее – бюджетов БС РФ), положена в основу настоящей статьи, но в более глубоком ее формате. Для понимания сути решение вопроса рассматривается в отношении регулирования тарифов на отдельные виды пассажирских перевозок, отнесенных к полномочиям субъектов РФ или муниципалитетов (при передаче им отдельных государственных пол-

номочий). Данная отрасль обладает наиболее характерными чертами двойного финансирования.

Отличительной особенностью отдельных видов пассажирских перевозок является недостаточное правовое регулирование по сравнению с регулированием, например, коммунальных услуг в силу отсутствия принятых на федеральном уровне общих принципов ценообразования, порядков и методик расчета тарифов (за исключением железнодорожных перевозок пассажиров в пригородном сообщении). Разработка правовой базы по регулированию таких перевозок (автоперевозки, метрополитен, речные и авиаперевозки), как было сказано выше, передана на уровень субъектов Российской Федерации.

В итоге, на практике двойное финансирование имущества, приобретенного за счет бюджетов БС РФ, происходит по следующей схеме:

♦ При целевом финансировании приобретения имущества регулируемой организацией (перевозчиком) → выпадающие доходы X руб. → возмещение выпадающих доходов из бюджетов также должно быть X руб.

♦ При целевом финансировании приобретения имущества третьими лицами с передачей ими имущества в аренду/лизинг регулируемой организации → выпадающие доходы X руб. + аренда Y руб. (включая амортизацию, платежи, предусмотренные законодательством, расходы на содержание и обслуживание, а также маржинальный доход арендодателя) → возмещение выпадающих доходов $X + Y$ руб.

→ возмещение выпадающих доходов $X + Y$ руб.

Это наиболее распространенная, но не единственная, схема, ведущая к экономически необоснованному завышению тарифов за счет включения расходов на амортизацию и маржинальный доход арендодателя или лизингодателя в себестоимость услуг (рис. 1), если их имущество было профинансировано за счет бюджетов БС РФ. Очевидно, что если бы имущество изначально было поставлено на баланс регулируемой организации, то этих расходов просто не было бы. А при условии возмещения выпадающих доходов регулируемой организации из бюджетов БС РФ размеры амортизации и маржинального дохода арендодателя и лизингодателя оплачиваются бюджетными средствами в полном объеме.

По экспертным оценкам, объем повторного финансирования одного и того же имущества может достигать десятков миллионов рублей ежегодно по одной организации. И размер этот определяется фактически стоимостью мероприятий государственных программ (федеральных, региональных, как правило), в рамках которых финансируется закупка и капитальный ремонт транспортных средств, систем безопасности, а также строительство и капитальный ремонт инфраструктурных сооружений (взлетные полосы, вертолетные площадки, причалы, здания станций и вокзалов и т.д.).

Кроме того, данная проблема обладает мультипликативным эффектом, так как помимо влияния на уровень тарифов для населе-

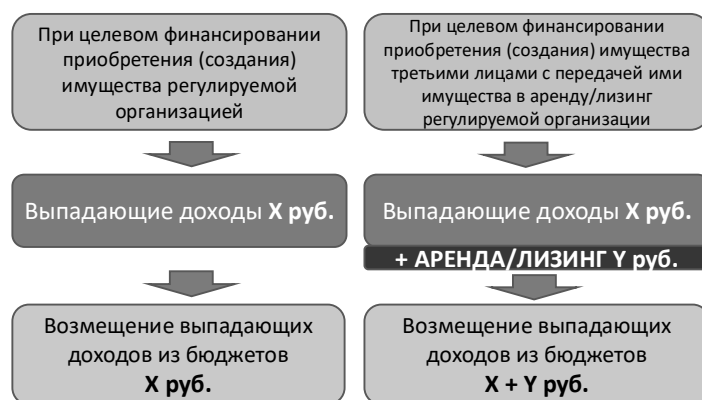


Рис. 1. Двойное финансирование имущества, приобретенного за счет бюджетов бюджетной системы РФ*

* При условии возмещения выпадающих доходов за счет бюджетов бюджетной системы РФ.

ния и двойного финансирования из бюджетов, она влияет на тарифообразование и для прочих потребителей (юридических лиц), которые помимо амортизации в арендных платежах оплачивают еще и излишне начисленные налоги в структуре себестоимости услуг (на железнодорожных путях необщего пользования, в частности). Отсутствие прямой нормы в региональном законодательстве (впрочем, как и в федеральном) об исключении из тарифного регулирования расходов на амортизацию в составе аренды и лизинга имущества, приобретенного за счет бюджетов БС РФ, также ведет к неоднозначному толкованию и применению действующих норм специалистами в области тарифного регулирования и, как следствие, к низкому качеству регулирования, наличию коррупциогенных факторов (можно учесть, а

можно нет), а также судами при рассмотрении споров, о чем будет сказано ниже.

Цель настоящей статьи - выработать инструмент, который позволит:

- ◆ исключить на практике возможность двойного финансирования приобретения имущества за счет бюджетов бюджетной системы Российской Федерации;

- ◆ исключить необоснованный рост регулируемых тарифов на товары и услуги для населения;

- ◆ обеспечить единообразие принципов тарифного регулирования в сфере пассажирских перевозок.

В данной связи стоящие перед авторами задачи сформулируем следующим образом:

1) изучение законодательства Российской Федерации с целью выявления норм права,

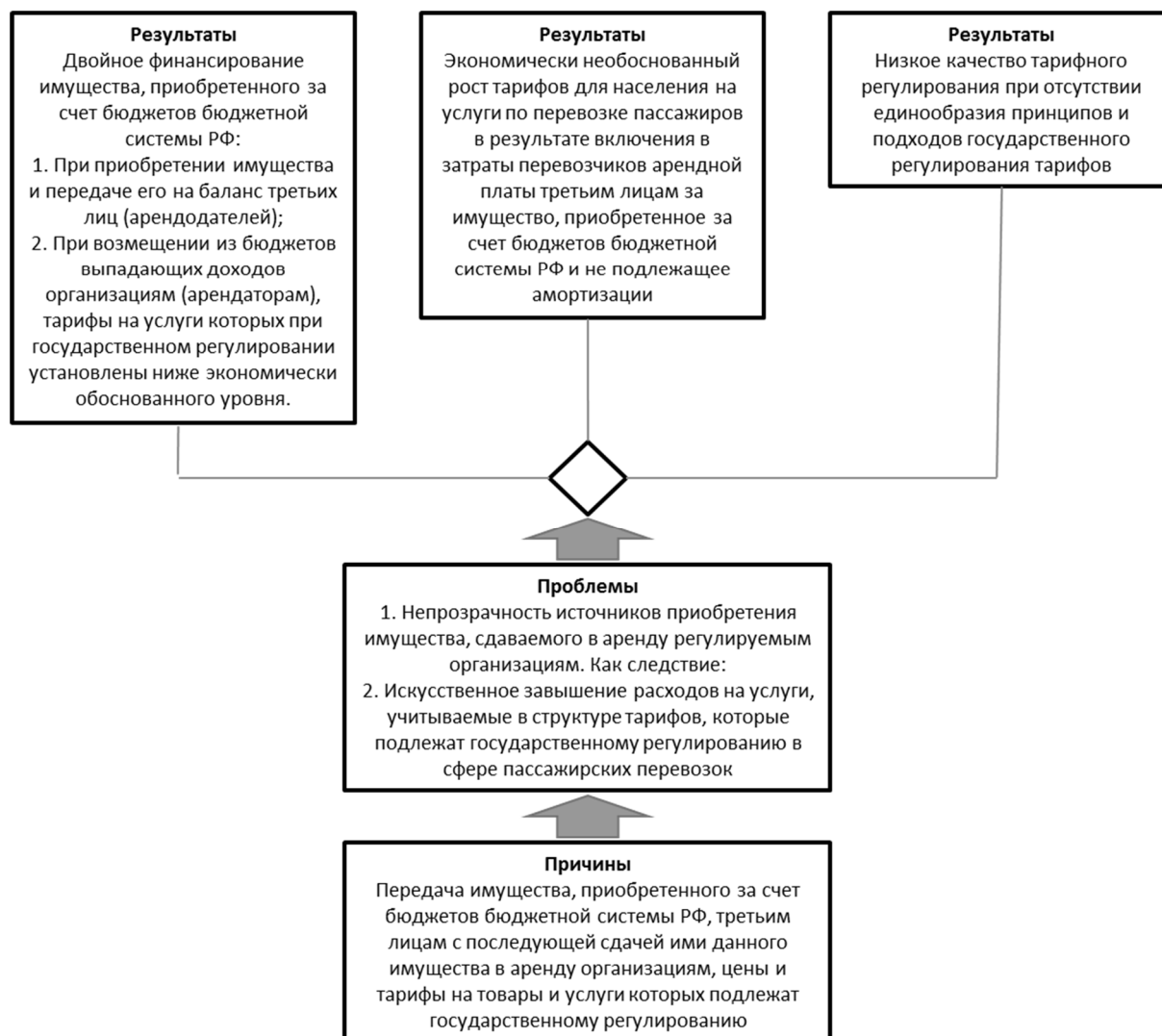


Рис. 2. Дерево проблем

аналогичных по предмету и/или принципам действия рабочей гипотезе; сбор и обработка полученных данных;

2) формирование нормы права, направленной на достижение поставленных целей, в соответствии с действующим законодательством;

3) внесение изменений в профильные нормативные правовые акты Самарской области.

Методы

В рамках достижения поставленной цели были использованы следующие методы анализа данных:

1. Метод построения дерева проблем (рис. 2), в ходе которого определены актуальные проблемы, выявлены причины их возникновения и дана оценка последствий (результатов).

2. Метод построения дерева решений (рис. 3), в процессе которого выведены правильные управленческие решения по определенным проблемам.

3. Сравнительно-правовой метод, при котором определена рабочая гипотеза, направленная на устранение правового пробела в законодательстве.

Результаты

Для сбора информации и оценки проблематики были использованы следующие данные:

♦ нормативная правовая база Российской Федерации (справочные правовые базы, интернет-ресурсы);

♦ нормативная правовая база субъектов Российской Федерации в части государственного регулирования цен и тарифов на услуги в непромышленной сфере (интернет-ресурсы);

♦ тарифные дела регулируемых организаций по установлению тарифов, подлежащих государственному регулированию в сфере транспортных услуг;

♦ судебная практика.

Анализ действующего законодательства по правилам начисления амортизационных от-

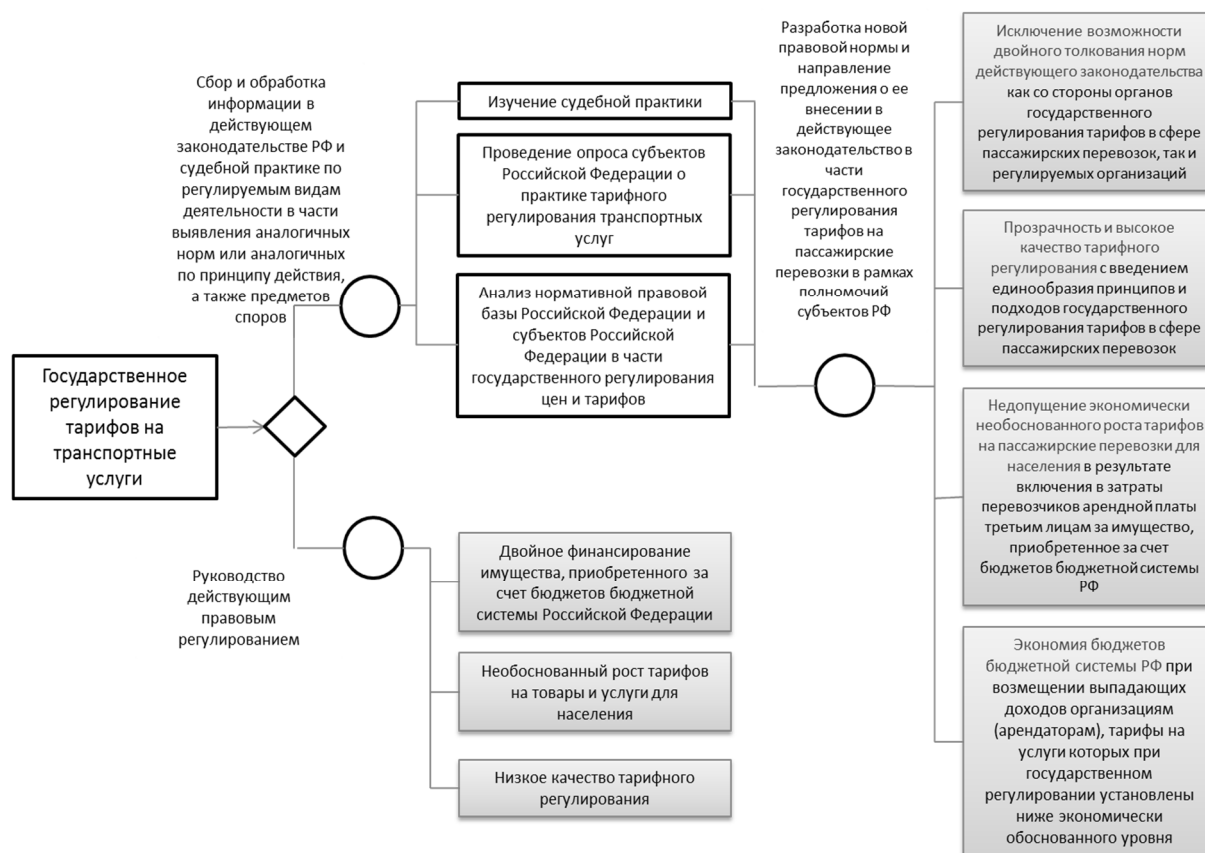


Рис. 3. Дерево решений

числений на имущество, учету арендных и лизинговых платежей показал следующее:

1. Из федерального законодательства в налоговой и бюджетной сферах, в сфере государственного регулирования цен и тарифов на услуги водоснабжения, теплоснабжения, газоснабжения и обращения с твердыми коммунальными отходами [3] следует, что федеральными органами власти, в том числе уполномоченными на государственное регулирование цен и тарифов, как правило, достаточно четко установлены основы тарифного регулирования в указанных отраслях и принципы учета амортизационных отчислений на имущество организаций, арендных и лизинговых платежей в составе затрат. Наиболее точно и полно порядок и условия учета амортизационных отчислений приведены в ст. 256 Налогового кодекса Российской Федерации (НК РФ) [4]. Необходимо отметить, что в отраслевом законодательстве встречаются нормы о порядке учета при тарифном регулировании арендных и лизинговых платежей регулируемых организаций, но безотносительно источника финансирования данного имущества. Исключением является Постановление Правительства РФ от 30.05.2016 № 484 «О ценообразовании в области обращения с твердыми коммунальными отходами» [5] в части исключения размера амортизации из суммы арендной платы (см. таблицу). Однако формулировка нормы не запрещает арендодателю увеличивать размер арендной платы в какой-либо степени, а значит, любое исключение из нее размера амортизации не может положительным образом отразиться на экономической обоснованности затрат и тарифа, тем более если предусмотрено возмещение выпадающих расходов организации из бюджета. Даже если такого возмещения пока не существует, на практике это не означает, что его не может быть в принципе.

При этом в основах [6, 7] регулирования тарифов в указанных отраслях амортизационные отчисления, арендные и лизинговые платежи могут рассматриваться регулирующими органами, как правило, только в качестве источника финансирования инвестиционных программ, утвержденных в установленном порядке.

Однако данный подход не всегда отвечает отраслевым особенностям учета затрат при оказании транспортных услуг, где инвестиционные программы, как правило, отсутствуют как вид в связи с частичным или полным погашением расходов на приобретение имущества (прежде всего, транспортных средств, другого имущества, их капитальный и средний ремонт и пр.) за счет бюджетов БС РФ.

В рамках настоящей статьи не ставится цель оценки отраслевых особенностей учета экономически обоснованных затрат в тарифах на коммунальные услуги. Но необходимо отметить, что в основах регулирования коммунальных услуг отсутствует норма, прямо запрещающая принимать к тарифному регулированию лизинговые платежи в сумме начисленной амортизации лизингодателя по имуществу, приобретенному за счет средств бюджетов БС РФ.

2. Действующее федеральное законодательство в сфере государственного регулирования тарифов на услуги пассажирских перевозок всеми видами транспорта наиболее полно разработано в сфере пригородных перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом (электрички) [8]. В сфере авто-, авиа- и речных перевозок по муниципальным и межмуниципальным маршрутам и в метрополитене нормотворчество фактически отдано на уровень субъектов РФ, а на федеральном уровне либо отсутствует, либо носит очень рамочный характер.

Например, Распоряжением Министерства транспорта РФ от 18.04.2013 № НА-37-р «О введении в действие Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования» прямо указано, что они не затрагивают вопросов, связанных с финансовыми взаимоотношениями бюджетов разных уровней [9]. Разумеется, в данном нормативном правовом акте нет ни слова про учет амортизации по имуществу, приобретенному за счет средств бюджетов БС РФ, и уж тем более про арендные и лизинговые платежи.

В настоящее время ФАС России разработан проект федерального закона «Об основах

**Примеры отдельных положений нормативных правовых актов
в части учета амортизации, аренды, лизинга**

№ п/п	Наименование НПА	Положение НПА
1	Федеральный закон от 07.12.2011 № 416-ФЗ (ред. от 01.05.2022) «О водоснабжении и водоотведении»	Статья 18, п. 13: ...Плата за подключение (технологическое присоединение)... включает в себя затраты на создание водопроводных и (или) канализационных сетей и объектов на них от существующих сетей централизованной системы холодного водоснабжения или водоотведения (объектов такой системы) до точки подключения (технологического присоединения) объекта капитального строительства заявителя, за исключением расходов заявителя на создание этих сетей и объектов и расходов, предусмотренных на создание этих сетей и объектов за счет других источников финансирования инвестиционной программы, либо средств, полученных на создание этих сетей и объектов обеспечения за счет иных источников, в том числе средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации
2	Федеральный закон от 27.07.2010 № 190-ФЗ (ред. от 01.05.2022) «О теплоснабжении»	Статья 14, п. 10: ...Плата за подключение (технологическое присоединение) к системе теплоснабжения... может включать в себя затраты на создание тепловых сетей... объекта капитального строительства потребителя, в том числе застройщика, за исключением расходов, предусмотренных на создание этих тепловых сетей инвестиционной программой теплоснабжающей организации или теплосетевой организации, либо средств, предусмотренных на создание этих тепловых сетей и полученных за счет иных источников, в том числе средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации
3	Постановление Правительства РФ от 30.05.2016 № 484 (ред. от 06.12.2021) «О ценообразовании в области обращения с твердыми коммунальными отходами»	Пункт 35: ...В случае передачи в аренду регулируемой организации объектов, используемых для обработки, обезвреживания, захоронения и энергетической утилизации твердых коммунальных отходов, находящихся в государственной или муниципальной собственности, амортизация по которым не начисляется, экономически обоснованный размер арендной платы рассчитывается без учета амортизационных отчислений. Экономически обоснованный размер лизингового платежа определяется исходя из принципа возмещения лизингодателю расходов на амортизацию, размер которой определяется в соответствии с пунктом 34 настоящего документа, налогов на имущество и других обязательных платежей лизингодателя, связанных с владением указанным имуществом, а также дохода лизингодателя, начисляемого в течение срока действия договора лизинга исходя из остаточной стоимости объекта и ставки процента, указанной в заключенном договоре, но не превышающей ключевую ставку Центрального банка Российской Федерации, действующую на дату заключения договора лизинга, увеличенную на 4 процентных пункта

государственного регулирования цен (тарифов)» [10], предметом которого также являются железнодорожный, водный и воздушный транспорт. Согласно ст. 19 вышеуказанного проекта, «расходы на амортизацию основных средств и нематериальных активов подлежат учету в составе необходимой валовой выручки регулируемого субъекта в соответствии с нормативными правовыми актами в соответствующей сфере регулируемой деятельности и являются источником собственных средств для финансирования мероприятий инвестицион-

ной программы». При этом норма, определяющая учет размеров арендных и лизинговых платежей, которая исключала бы из них амортизацию и чистый доход по имуществу третьих лиц, если это имущество было приобретено за счет средств бюджетов БС РФ, тоже отсутствует.

В развитие данного закона Правительством Российской Федерации должны быть разработаны и приняты нормативные правовые акты об утверждении порядков и методик регулирования, в том числе в сфере транс-

порта. И что именно там будет прописано и учтено, а что нет, пока неизвестно, а тарифное регулирование в этот период должно осуществляться и желательно на качественно высоком уровне.

3. Анализ региональных нормативных правовых актов в сфере регулирования тарифов на пассажирские перевозки [11] показал преобладание отсылочных норм учета амортизационных отчислений на ст. 256 НК РФ и также полное отсутствие при регулировании тарифов порядка учета в затратах размеров арендной платы и лизинговых платежей, если это имущество приобретено за счет бюджетов БС РФ.

Обсуждение

На практике недостаточная проработка нормативной базы в сфере регулирования тарифов привела к огромному числу судебных споров между регуляторами и регулируемыми организациями, в рамках которых и происходит основное обсуждение сложившихся проблем.

Анализ судебной практики в сфере учета амортизационных отчислений на имущество, приобретенное за счет бюджетов БС РФ, показал существенное расхождение между судебными решениями в пользу органов регулирования и регулируемых организаций в зависимости от того, нормами какого законодательства преимущественно руководствовался суд:

♦ в случае акцента на Бюджетный кодекс РФ и нормативные документы, регулирующие правила бухгалтерского учета в РФ, – решение судами, как правило, выносилось в пользу регулируемой организации в части возмещения ей из бюджета понесенных убытков в результате неучтенных в затратах регулятором амортизационных отчислений по имуществу, приобретенному за счет бюджетных средств [12];

♦ в случае акцента на ст. 256 Налогового кодекса РФ – решение выносилось в пользу регулятора в связи с прямым запретом учитывать в затратах амортизацию на имущество, приобретенное за счет целевого бюджетного финансирования [13].

При этом необходимо отметить, что всесторонний комплексный подход к рассмотрению споров между органами регулирования и регулируемыми организациями также встре-

чается в содержании судебных решений, но крайне редко.

Самым ярким примером можно назвать Постановление Арбитражного суда Московского округа от 27 августа 2019 г. по делу № А40-306871/2018 [2], о котором упоминается в самом начале статьи. Регулятору удалось донести, а суду понять суть формирования экономически обоснованных затрат и сделать вывод о полном ее соответствии действующему законодательству.

Еще одним ярким примером является Решение Верховного суда Республики Саха (Якутия) о признании недействующим постановления Государственного комитета по ценовой политике Республики Саха (Якутия) (ответчик) в отношении ГУП «Жилищно-коммунальное хозяйство» (истец) Республики Саха (Якутия) [14]. Изучив материалы дела суд всесторонне проанализировал действующее законодательство и принял решение именно с учетом положений о правилах бухгалтерского учета, соотнес их с установленными принципами тарифного регулирования в части соблюдения баланса интересов организации и потребителей ее услуг. Поэтому суд указал, что «...одновременно суммы списания целевых бюджетных средств признаются в бухгалтерском учете в качестве безвозмездно полученных активов и в дальнейшем отражаются в качестве доходов будущих периодов. Таким образом, в бухгалтерском учете по имуществу, приобретенному (созданному) за счет бюджетных средств, отражается как доход, так и расход в размере амортизации». А это, в свою очередь, фактически обнуляет размер амортизации как для целей налогообложения, так и для целей тарифообразования. В итоге Верховный суд отказал истцу (ГУП «Жилищно-коммунальное хозяйство») в удовлетворении его исковых требований.

Таким образом, даже с учетом, казалось бы, проработанного на федеральном уровне законодательства проблемы учета в структуре затрат амортизации на имущество, приобретенное за счет бюджетов БС РФ, постоянно являются предметом судебных споров с прямо противоположными решениями судов. А вот в отношении учета арендных и лизинговых платежей по такому имуществу судебные споры в

правовых базах и интернет-ресурсах отсутствуют.

Судебные решения в отношении споров между регулятором и регулируемыми организациями в части учета арендных и лизинговых платежей в составе экономически обоснованных затрат при установлении тарифов на пассажирские перевозки в открытых источниках данных также отсутствуют. Учитывая огромное количество судебных споров в сфере учета амортизации в тарифах на коммунальные услуги, данный факт, скорее всего, свидетельствует о тотальном учете регуляторами в регионах не только амортизации в арендных и лизинговых платежах, а вообще амортизации и на собственное имущество регулируемых организаций, приобретенное за счет бюджетов БС РФ. И на практике это, безусловно, снижает эффективность бюджетных расходов, что недопустимо в текущей социально-политической и экономической ситуации в стране [см. также: 15–17].

С учетом вышеизложенного и в целях решения указанных проблем предлагается следующее решение: в отсутствие на федеральном уровне общих основ регулирования тарифов и принятых в их развитие подзаконных нормативных актов, включить в действующие на региональном уровне методики по расчету тарифов в отношении только пассажирских перевозок, отнесенных к полномочиям субъектов Российской Федерации, следующую норму:

«Для целей тарифного регулирования организаций арендные или лизинговые платежи по имуществу, приобретенному (созданному) за счет средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, принимаются в части экономически обоснованных уровней арендной платы или лизингового платежа.

Экономически обоснованный уровень определяется органом регулирования исходя из принципа возмещения арендодателю (лизингодателю) налогов на имущество и землю и других установленных законодательством Российской Федерации обязательных платежей, включая их собственные расходы по содержанию и обслуживанию данного имущества. Амортизационные отчисления и иные расходы в составе арендной платы и лизингового пла-

тежа по имуществу, приобретенному (созданному) за счет средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, к тарифному регулированию не принимаются».

Заключение

Данная формулировка позволит:

- ◆ повысить эффективность использования средств бюджетов БС РФ;
- ◆ исключить двойное толкование нормы на предмет структуры затрат арендных и лизинговых платежей, учитываемых при регулировании;
- ◆ исключить экономически необоснованное повышение тарифов для населения;
- ◆ повысить качество тарифного регулирования в целом.

Предлагаемая редакция нормы учитывает необходимые расходы арендодателя и лизингодателя по содержанию и обслуживанию этого имущества, если иное не предусмотрено договором. При этом исключаются затраты на амортизацию и их личный маржинальный интерес из структуры возмещения за счет бюджетных средств и расходов потребителей, не позволяя арендодателям искусственно увеличивать размер аренды до ничем не регулируемых размеров. Напомним, что если бы это имущество сразу было учтено на балансе регулируемой организации, то этих расходов в структуре экономически обоснованных затрат не было бы вовсе.

Разумеется, идеальным решением проблемы является включение аналогичного принципа учета экономически обоснованных затрат в основы ценообразования, проект которых разработан ФАС России. Но учитывая отраслевые особенности расчета тарифов в других видах регулируемой деятельности, данный принцип требует дополнительной ревизии мероприятий госпрограмм по финансированию соответствующего имущества и тщательной проработки формулировки на федеральном уровне.

Практические способы реализации данного подхода к формированию экономически обоснованных затрат при государственном регулировании тарифов также не являются предметом данной статьи. Однако стоит отметить, что в них нет ничего сложного и невозможного,

учитывая потенциально возможный экономический эффект при достижении такой масштабной конечной цели, как повышение эффективности расходов бюджетов БС РФ.

Список источников

1. Об утверждении Концепции повышения эффективности бюджетных расходов в 2019 - 2024 годах : распоряжение Правительства РФ от 31.01.2019 № 117-р. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Арбитражный суд Московского округа. Постановление от 27 августа 2019 г. по делу № А40-306871/2018. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/9qEaSL10x4gx/> (дата обращения: 30.08.2022).

3. Об отходах производства и потребления : федер. закон от 24.06.1998 № 89-ФЗ. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 14.07.2022). Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

5. О ценообразовании в области обращения с твердыми коммунальными отходами : постановление Правительства РФ от 30.05.2016 № 484. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

6. О государственном регулировании тарифов в сфере водоснабжения и водоотведения : постановление Правительства РФ от 13.05.2013 № 406 (ред. от 30.05.2022) (вместе с «Основами ценообразования в сфере водоснабжения и водоотведения», «Правилами регулирования тарифов в сфере водоснабжения и водоотведения», «Правилами определения размера инвестированного капитала в сфере водоснабжения и водоотведения и порядка ведения его учета», «Правилами расчета нормы доходности инвестированного капитала в сфере водоснабжения и водоотведения»). Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

7. О ценообразовании в сфере теплоснабжения : постановление Правительства РФ от 22.10.2012 № 1075. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

8. Об утверждении Методики расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении : приказ ФАС России от 05.12.2017 № 1649/17. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

9. О введении в действие Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования : распоряжение Министерства транспорта РФ от 18.04.2013 № НА-37-р. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70270388/> (дата обращения: 30.08.2022).

10. Проект федерального закона «Об основах государственного регулирования цен (тарифов)» : подготовлен ФАС России, ID проекта 02/04/06-22/00128954 (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 24.06.2022). Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

11. Об утверждении Методических указаний по расчету тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта (кроме железнодорожного и водного транспорта) в городском, включая метрополитен, и пригородном сообщении на территории Новосибирской области и Порядка государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта (кроме железнодорожного и водного транспорта) в городском, включая метрополитен, и пригородном сообщении на территории Новосибирской области : приказ Департамента по тарифам Новосибирской области от 30.11.2010 № 77 (ред. от 09.07.2019). Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

12. Апелляционное определение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда Российской Федерации от 18.12.2019 № 18-АПА19-87. Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

13. Арбитражный суд Сахалинской области. Решение от 17 ноября 2020 г. по делу № А59-1272/2020. URL: https://sudact.ru/arbitral/doc/8Moo72Rmg0dC/?arbitral-txt=&arbitral-case_doc=A59-1272-2020&arbitral-lawchunkinfo=&arbitral-date_from=&arbitral-date_to=&arbitral-region=&arbitral-court=&arbitral-judge=&_snippet_pos=8#snippet (дата обращения: 30.08.2022).

14. Верховный Суд Республики Саха (Якутия). Решение № 3А-15/2020 3А-15/2020~М-2/2020 М-2/2020 от 11 февраля 2020 г. по делу № 3А-15/2020. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/3qw03uYtuOYN/> (дата обращения: 30.08.2022).

15. О естественных монополиях : федер. закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 11.06.2021). Доступ из справ. правовой системы «КонсультантПлюс».

16. Об утверждении Методических указаний по расчету регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории Самарской области: приказ Департамента ценового и тарифного регулирования Самарской области от 04.08.2020 № 239. URL: https://tarif.samregion.ru/wp-content/uploads/sites/36/2021/02/непр_0408_239.pdf (дата обращения: 30.08.2022).

17. Трофимов С.В. О некоторых аспектах тарифообразования на транспорте в условиях конкуренции // Конкурентное право. 2019. № 4. С. 41–44.

References

1. On approval of the Concept of improving the efficiency of budget expenditures in 2019-2024 : Decree of the Government of the Russian Federation No. 117-r of 31.01.2019. Access from the legal reference system "ConsultantPlus".

2. Arbitration Court of the Moscow District. Resolution of August 27, 2019 on case No. А40-306871/2018. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/9qEaSL10x4gx/> (date of access: 30.08.2022).

3. On production and consumption waste : Federal Law No. 89-FZ of 24.06.1998. Access from the legal reference system "ConsultantPlus".

4. Tax Code of the Russian Federation (Part Two) of 05.08.2000 No. 117-FZ (ed. of 14.07.2022). Access from the legal reference system "ConsultantPlus".

5. On pricing in the field of solid municipal waste management : Decree of the Government of the Russian Federation No. 484 of 30.05.2016. Access from the legal reference system "ConsultantPlus".

6. On state regulation of tariffs in the field of water supply and sanitation : Decree of the Government of the Russian Federation of 13.05.2013 No. 406 (ed. of 30.05.2022) (together with "Fundamentals of pricing in the field of water supply and sanitation", "Rules for regulating tariffs in the field of water supply and sanitation", "Rules for determining the amount of invested capital in the field of water supply and sanitation and the order of its accounting", "Rules for calculating the rate of return on invested capital in the field of water supply and sanitation"). Access from the legal reference system "ConsultantPlus".

7. On Pricing in the field of heat supply : Decree of the Government of the Russian Federation No. 1075 of 22.10.2012. Access from the legal reference system "ConsultantPlus".

8. On Approval of the Methodology for Calculating the economically justified level of costs taken into Account when Forming an economically justified level of tariffs for services of Natural Monopolies in the Field of passenger transportation by rail public use in suburban communication : Order of the FAS of Russia No. 1649/17 of 05.12.2017. Access from the legal reference system "ConsultantPlus".

9. On the introduction of Methodological recommendations for calculating the economically justified cost of transporting passengers and luggage in urban and suburban traffic by road and urban ground electric public transport : Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. NA-37-r of 18.04.2013. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70270388/> (date of access: 30.08.2022).

10. Draft Federal Law "On the Basics of State Regulation of Prices (Tariffs)" : prepared by the FAS Russia, project ID 02/04/06-22/00128954) (not included in the State Duma of the Federal Assembly of the Russian Federation, text as of 24.06.2022). Access from the legal reference system "ConsultantPlus".

11. On approval of Methodological Guidelines for Calculating Tariffs for the Transportation of Passengers and Luggage by All Types of Public Transport (except Rail and Water Transport) in Urban, including Metro, and Suburban Traffic in the Territory of the Novosibirsk Region and the Procedure for State Regulation of Tariffs for the Transportation of Passengers and Luggage by All Types of Public Transport (except Rail and Water Transport) in urban, including metro, and suburban communication on the territory of the Novosibirsk region : Order of the Novosibirsk Region Tariff Department No. 77 of 30.11.2010 (ed. of 09.07.2019). Access from the legal reference system "ConsultantPlus".

12. Appellate ruling of the Judicial Board for Administrative Cases of the Supreme Court of the Russian Federation dated 18.12.2019 No. 18-APA19-87. Access from the legal reference system "Consultantplus".

13. Arbitration Court of the Sakhalin region. Decision of November 17, 2020 in case no. А59-1272/2020. URL: https://sudact.ru/arbitral/doc/8Moo72Rmg0dC/?arbitral-txt=&arbitral-case_doc=A59-1272-2020&ar-

bitral-lawchunkinfo=&arbitral-date_from=&arbitral-date_to=&arbitral-region=&arbitral-court=&arbitral-judge=&_id=1661924375871&snippet_pos=8#snippet (date of access: 30.08.2022).

14. Supreme Court of the Republic of Sakha (Yakutia). Decision No. 3A-15/2020 3A-15/2020~M-2/2020 M-2/2020 of February 11, 2020 in case No. 3A-15/2020. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/3qw03uYTuOYN/> (date of access: 30.08.2022).

15. On Natural monopolies : Federal Law No. 147-FZ of 17.08.1995 (ed. of 11.06.2021). Access from the legal reference system "ConsultantPlus".

16. On approval of Methodological guidelines for the calculation of regulated tariffs for the carriage of passengers and luggage by road on intermunicipal routes of regular transportation in the Samara region : Order of the Department of Price and Tariff Regulation of the Samara Region No. 239 of 04.08.2020. URL: https://tarif.samregion.ru/wp-content/uploads/sites/36/2021/02/nepr_0408_239.pdf (date of access: 30.08.2022).

17. Trofimov S.V. On some aspects of tariff formation on transport in conditions of competition // Competition law. 2019. No. 4. Pp. 41–44.

Информация об авторах

Е.Е. Зубова – руководитель управления регулирования ценообразования в непроизводственной сфере Департамента ценового и тарифного регулирования Самарской области;

Я.В. Силантьева – главный специалист управления регулирования ценообразования в непроизводственной сфере Департамента ценового и тарифного регулирования Самарской области.

Information about the authors

E.E. Zubova – Head of the Department of Pricing Regulation in the non-production Sphere of the Department of Price and Tariff Regulation of the Samara Region;

Y.V. Silanteva – Chief Specialist of the Department of Pricing Regulation in the non-production sphere of the Department of Price and Tariff Regulation of the Samara region.

Статья поступила в редакцию 07.09.2022; одобрена после рецензирования 12.09.2022; принята к публикации 19.09.2022.

The article was submitted 07.09.2022; approved after reviewing 12.09.2022; accepted for publication 19.09.2022.