



**ПРАВИТЕЛЬСТВО НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ
МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

«05» сентября 2017 г.

№ 4-э

об экспертизе постановления Правительства Новосибирской области от 24 февраля 2014 года № 83-п «Об утверждении государственной программы Новосибирской области „Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014–2021 годы“»

В соответствии с пунктом 14 Порядка проведения экспертизы нормативных правовых актов Новосибирской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, в целях выявления положений, необоснованно затрудняющих осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности, утверждённого постановлением Правительства Новосибирской области от 15 июля 2014 года № 275-п (далее — Порядок проведения экспертизы), а также в соответствии с Планом экспертизы нормативных правовых актов Новосибирской области на первое полугодие 2017 года, министерством экономического развития Новосибирской области (далее — министерство) проведена экспертиза постановления Правительства Новосибирской области от 24 февраля 2014 года № 83-п «Об утверждении государственной программы Новосибирской области „Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014–2021 годы“» (далее — Постановление № 83-п). Постановление № 83-п разработано министерством транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области (далее — разработчик акта, Минтранс НСО).

1. Общее описание рассматриваемого регулирования

Пунктом 1 Постановления Правительства Новосибирской области № 83-п утверждена Государственная программа Новосибирской области «Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014–2021 годы» (далее также — Государственная программа), в том числе:

приложение № 1 к Государственной программе — «Цели, задачи и целевые индикаторы государственной программы Новосибирской области „Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в

том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014–2021 годы“»;

приложение № 2 к Государственной программе — «Основные мероприятия государственной программы Новосибирской области „Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014–2021 годы“»;

приложение № 3 к Государственной программе — «Сводные финансовые затраты государственной программы Новосибирской области „Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014–2021 годы“»;

приложение № 4 к Государственной программе — «Методика расчёта межбюджетных субсидий государственной программы Новосибирской области „Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014–2021 годы“».

Пунктом 1.1 Постановления Правительства Новосибирской области № 83-п также вводятся в действие соответственно приложения № 1–4 к указанному постановлению, а именно:

«Порядок финансирования мероприятий, предусмотренных государственной программой Новосибирской области „Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014–2021 годы“» (приложение № 1);

«Условия предоставления и расходования субсидий местным бюджетам на реализацию мероприятий, предусмотренных государственной программой Новосибирской области „Обеспечение доступности услуг общественного пассажирского транспорта, в том числе Новосибирского метрополитена, для населения Новосибирской области на 2014–2021 годы“» (приложение № 2);

«Порядок предоставления субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения затрат и недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае государственного регулирования тарифов при выполнении перевозок пассажиров автомобильным транспортом в границах муниципального района (за исключением маршрутов, организованных в границах населённых пунктов) и по пригородным маршрутам регулярного сообщения, а также внутренним водным транспортом и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении» (приложение № 3; далее — Порядок № 1);

«Порядок предоставления субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки» (приложение № 4; далее — Порядок № 2).

При этом, по мнению министерства, вопросы осуществления

инвестиционной деятельности перечисленные акты не затрагивают, а вопросы осуществления предпринимательской деятельности перевозчиков затрагивают Порядок № 1, который регламентирует порядок предоставления субсидии тем перевозчикам, которые в связи с применением регулируемых тарифов несут убытки, и Порядок № 2, в соответствии с которым предоставляются субсидии тем перевозчикам, которые обязаны применять льготы при взимании провозной платы с пассажиров.

2. Информация о проведённых публичных консультациях

Публичные консультации по постановлению Правительства Новосибирской области № 83-п проводились в период с 7 апреля 2017 года по 10 мая 2017 года.

Уведомление о проведении экспертизы, опросные листы, текст Постановления Правительства Новосибирской области № 83-п были размещены в ГИС НСО «Электронная демократия Новосибирской области» по следующей гиперссылке: <http://www.dem.nso.ru/lawandnpa/7719dcfd-171a-4977-95bf-957dde100640>.

В рамках проведения публичных консультаций поступили замечания и предложения по Порядку № 1 (указаны в таблице 1) и Порядку № 2 (указаны в таблице 2)

Замечания и предложения, поступившие в ходе проведения публичных консультаций

Таблица 1

Замечания	Предложения
<i>1. Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области</i>	
1. Пункт 6 Порядка № 1 устанавливает требования к перевозчикам не на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется заключение соглашения, а на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решения о предоставлении субсидии.	Необходимо внести в Порядок № 1 норму о том, что договор о предоставлении субсидий заключается по форме, утверждённой министерством финансов и налоговой политики Новосибирской области.
2. Подпункт 5 пункта 6 Порядка № 1 представляет собой вмешательство в хозяйственную деятельность перевозчиков.	
3. Подпункт 12 пункта 8 Порядка № 1 представляет собой вмешательство в хозяйственную деятельность перевозчиков.	
4. В пункте 9 Порядка № 1 содержится положение о возможности возврата перевозчику документов в случае их несоответствия требованиям Порядка № 1. Однако требования к документам в Порядке № 1 отсутствуют.	
5. Пункт 15 Порядка № 1: замечания аналогичны замечаниям к пункту 15 Порядка № 2.	

Замечания	Предложения
6. Пункты 20 и 21 Порядка № 1: замечания аналогичны замечаниям к пунктам 19.1 и 19.2 Порядка № 2.	
2. Индивидуальный предприниматель Игорь Александрович Бондаренко	
<p>1. С ноября 2016 года стало сложнее получать субсидию: увеличился объём предоставляемой документации.</p> <p>2. В числе документов, предоставляемых для целей получения субсидии, много лишних. Например, (ежемесячно) справка из инспекции Федеральной налоговой службы, срок действия которой — 10 дней.</p> <p>3. Порядок № 1 наделяет орган власти избыточными полномочиями.</p>	Отсутствуют.
3. Индивидуальный предприниматель Николай Григорьевич Ковалёв	
<p>1. С ноября 2016 года стало сложнее получать субсидию из-за увеличения количества предоставляемых документов.</p> <p>2. Для получения субсидии необходимо предоставлять много избыточных документов, в том числе справку из инспекции Федеральной налоговой службы сроком использования 10 дней.</p> <p>3. Порядок № 1 содержит положения, наделяющие избыточными полномочиями орган власти.</p>	Отсутствуют.
4. Открытое акционерное общество «Каинсктранс»	
<p>1. Сверка с РНИЦ по выполненным рейсам за отчётный месяц вызывает сложности.</p> <p>2. Некоторые показатели работы повторяются в таблицах.</p>	Отсутствуют.
5. Общество с ограниченной ответственностью «КомПасс»	
<p>1. Одна из сложностей при получении субсидии — трата времени на получение документов на бумажном носителе для их предоставления в контролирующие органы.</p> <p>2. Не принимаются справки из налоговой инспекции, подписанные электронной подписью, только с синей печатью. На её получение уходит не один день.</p> <p>3. В Приложение № 5 к Перечню документов, предоставляемых для получения субсидии¹, перевозчик подтверждает то, что</p>	Отсутствуют.

¹ Участник публичных консультаций имеет ввиду приложение, утвержденное приказом Минтранса Новосибирской области от 10.02.2017 № 26.

Замечания	Предложения
<p>у него отсутствует недоимка на момент перечисления субсидии по налогам, подлежащим перечислению в бюджеты бюджетной системы РФ, по страховым взносам в Пенсионный фонд, ФСС. Но справка налоговой инспекции об отсутствии задолженности всё равно требуется на бумажном носителе с печатью.</p> <p>4. Ежемесячные отчёты о выполнении перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения и недополученных доходах перевозчика, заключившего договор, по формам, утверждённым Минтрансом НСО, требуется предоставлять до 8 числа месяца, следующего за отчётным, но в этом отчёте содержатся данные, которые МУП «Пассажиртранснад» предоставляет в двадцатых числах.</p> <p>5. Сложно разобраться в порядке расчёта субсидии.</p> <p>6. Любую выписку из Единого государственного реестра юридических лиц, Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей можно сформировать с официального сайта Федеральной налоговой службы, но Порядок № 1 требует её предоставления на бумажном носителе.</p> <p>7. Вся информация, содержащаяся в свидетельстве о постановке на налоговый учёт, отражается в выписке из Единого государственного реестра юридических лиц, Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей.</p> <p>8. «Документы, подтверждающие наличие у перевозчика в собственности или на ином законном праве имущества, указанного в подпунктах третьем, четвёртом и пятом пункта 5» Порядка № 1, предоставляются для заключения договора об осуществлении пассажирских перевозок, который без них не будет подписан, и автомобили не выйдут на линию. То есть в действительности такой договор сам по себе является подтверждением наличия вышеуказанного имущества.</p> <p>9. Согласно закону, перевозчик не вправе самостоятельно устанавливать тарифы, поэтому документ, указанный в подпункте 6 пункта 8 Порядка № 1, избыточен.</p>	

Замечания	Предложения
<p>10. Обязанность применения перевозчиком скидок к установленным (согласованным) тарифам отображается в договоре об осуществлении пассажирских перевозок.</p> <p>11. Практика показывает, что субсидия выплачивается после оказания услуг по перевозке пассажиров. То есть договор об осуществлении пассажирских перевозок заключён, организация работает, осуществляет перевозки граждан, льготников, а потом (исходя из пункта 10 Порядка № 1) может получиться так, что возмещения не будет.</p>	
<p>6. Общество с ограниченной ответственностью «НОВОТЕХ-авто»</p>	
<p>1. Субсидия поступает в последний день месяца, квартала.</p> <p>2. После ноября 2016 года изменились требования для получения субсидий. Теперь они в корне противоречат многим постановлениям Правительства РФ и статьям Налогового кодекса РФ.</p> <p>3. Запрашивается большое количество избыточных документов: подтверждающих отсутствие процесса ликвидации предприятия, справки из налоговой инспекции, отчёты о хозяйственно-финансовой деятельности предприятия. Считаем, что для получения субсидии достаточно уставных документов, свидетельства о постановке на налоговый учёт, выписки из ЕГРЮЛ, возможно отчётов о выполнении рейсов. Остальные избыточны.</p> <p>4. Срок предоставления отчёта слишком короткий.</p> <p>5. Возникают сложности в случае указания в справке о размере заработной платы действительных размеров выплат. Минтранс НСО не принимает таблицу учёта рабочего времени.</p> <p>6. Формула расчёта субсидии непонятна и менялась три раза.</p> <p>7. Подпункты 3 и 5 пункта 6 Порядка № 1 противоречат действующему федеральному законодательству, а также налагают необоснованные запреты и ограничения на финансово-хозяйственную деятельность транспортных организаций, а именно: — требование о раздельном учёте доходов и расходов по видам деятельности и видам перевозок пассажиров налагает</p>	<p>1. Подпункт 3 пункта 6 Порядка № 1 исключить.</p> <p>2. Подпункт 5 пункта 6 Порядка № 1 исключить.</p>

Замечания	Предложения
<p>на перевозчиков дополнительные обязанности в области бухгалтерского и налогового учёта, поскольку они не предусмотрены действующим законодательством (подпункт 3 пункта 6 Порядка № 1);</p> <p>— требование обеспечить заработную плату работникам перевозчика не менее чем в размере, заложенном в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку, также налагает дополнительные ограничения по сравнению с предусмотренными федеральными нормами. Законодательство в сфере тарифного регулирования не содержит требований к субъектам хозяйственной деятельности о выплате заработной платы в размере, предусмотренном при установлении тарифа. При расчёте предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа департаментом по тарифам Новосибирской области использованы сведения о величине заработной платы, выплачиваемые не коммерческими (муниципальными) перевозчиками. В настоящее время у немunicipальных перевозчиков отсутствует финансовая возможность выплачивать заработную плату в размере, заложенном в тарифе.</p> <p>При осуществлении не субсидируемых перевозок транспортные организации самостоятельно определяют размер оплаты труда своих работников, к ним не предъявляются требования об установлении заработной платы в размере, заложенном в тарифе.</p>	
<p>7. Муниципальное унитарное предприятие «Сузунское пассажирское автотранспортное предприятие»</p>	
<p>1. Затруднительное вести отдельный учёт доходов и расходов по видам перевозок в связи с использованием одних автобусов на разных видах перевозок.</p> <p>2. При учёте выполненных рейсов с использованием технологий ГЛОНАСС возникают технические проблемы.</p> <p>3. Норматив удельных затрат не соответствует фактическим затратам.</p> <p>4. Возникают сложности при предоставлении справок налоговой инспекции в связи</p>	<p>1. Своевременно пересматривать норматив удельных затрат.</p> <p>2. Допустить возможность предоставления справок из налоговой инспекции в электронном виде.</p>

Замечания	Предложения
с отдалённостью инспекции и большим сроком формирования ответа на запрос. 5. Обязанность перевозчика обеспечить круглосуточную передачу мониторинговой информации в РНИС избыточна.	
8. Открытое акционерное общество «Экспресс-пригород»	
Срок предоставления ежемесячных отчётов о выполнении перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения и недополученных доходах перевозчика считаем недостаточным.	Срок предоставления ежемесячных отчётов о выполнении перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения и недополученных доходах перевозчика увеличить на 5 дней.
5. Муниципальное казённое предприятие города Новосибирска «Горэлектротранспорт»	
<p>1. Перечень документов, предоставляемых в Минтранс НСО для получения субсидии, содержит более 20 наименований. В то же время, договор о предоставлении субсидий заключается на основании договора «Об организации пассажирских перевозок по муниципальным маршрутам регулярного сообщения в городе Новосибирске на условиях временной работы», заключённому между перевозчиком и соответствующим департаментом мэрии, при подписании которого все эти документы тщательно проверяются. Дублирование документов, подчас с одной и той же информацией, только в разной форме, осложняют процесс получения субсидии.</p> <p>2. В условиях нынешних реалий, когда применяется «жёсткий подход», такое требование к получателю субсидии, как «отсутствие недоимки по налогам и сборам», сводит количество получателей субсидий к нулю.</p>	Отсутствуют.

Все иные замечания и предложения рассмотрены при анализе соответствующих пунктов.

Таблица 2

Замечания	Предложения
1. Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области	
1. Пункт 5 Порядка № 2 содержит требования, предъявляемые к перевозчикам, а не критерии их отбора. В частности, требование о наличии и использовании перевозчиком автоматизированной системы персонафицированного учета поездок	1. Исключить пункт 5 Порядка № 2. 2. Исключить подпункты 3–5 пункта 8 Порядка № 2. 3. Изложить подпункт 1 пункта 6 Порядка № 2 в следующей редакции: «наличие заключенного с министерством договора о

Замечания	Предложения
<p>граждан, являющееся избыточным, и требование о наличии потребности в пассажирских перевозках на маршруте регулярных перевозок с учетом анализа пассажиропотоков, не зависящее от перевозчика.</p> <p>2. Подпункты 1, 2 пункта 5 Порядка № 2 содержат перечень документов, которые должен иметь перевозчик, при этом что постановлением Правительства РФ № 887 отнесено к условиям и порядку предоставления субсидий.</p> <p>3. Подпункт 3 пункта 5 Порядка № 2 не может являться требованием, предъявляемым к перевозчикам.</p> <p>4. Подпункты 4, 5 пункта 5 Порядка № 2 содержат требования, отнесенные Постановлением РФ № 887 к условиям и порядку предоставления субсидий.</p> <p>5. Подпункт 5 пункта 6 Порядка № 2 представляет собой вмешательство в хозяйственную деятельность перевозчика.</p> <p>6. Подпункт 3 пункта 8 Порядка № 2 устанавливает избыточные, не предусмотренные законодательством требования к перевозчикам, в результате которых возникают необоснованные расходы субъектов предпринимательской деятельности.</p> <p>7. Подпункт 4 пункта 8 Порядка № 2 в совокупности с пунктом 17 не позволяют установить, в целях проверки соблюдения каких условий предоставления субсидий требуются указанные документы. Соответственно, данные требования являются избыточными.</p> <p>8. Подпункт 5 пункта 8 Порядка № 2 представляет собой вмешательство в хозяйственную деятельность перевозчиков, уже осуществивших расходы на перевозку льготных категорий пассажиров, в нарушение статьи 8 Конституции Российской Федерации и статьи 135 Трудового кодекса Российской Федерации.</p> <p>9. В соответствии с подпунктом «е» пункта 4 Постановления № 887, требования, которым должны соответствовать получатели субсидии, устанавливаются на первое число месяца, предшествующее месяцу, в котором планируется заключение соглашения (либо</p>	<p>предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки, по форме, утвержденной министерством финансов и налоговой политики Новосибирской области».</p> <p>4. Исключить подпункт 5 пункта 6 Порядка № 2.</p> <p>5. Изложить абзац третий пункта 9 Порядка № 2 в следующей редакции: «В случае предоставления перевозчиком документов, указанных в пункте 8 настоящего Порядка, не в полном объеме (за исключением документов, представляемых по собственной инициативе), заявление и документы подлежат возврату перевозчику в течение десяти рабочих дней со дня регистрации заявления с указанием причин возврата».</p> <p>6. Исключить подпункты 1 и 4 пункта 10 Порядка № 2.</p> <p>7. Исключить пункт 17 Порядка № 2.</p> <p>8. Исключить пункт 19.1 Порядка № 2 либо изложить его в следующей редакции: «Субсидии направляются на возмещение недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых установлены меры социальной поддержки».</p> <p>9. Исключить пункт 19.2 Порядка № 2.</p> <p>10. Исключить из абзаца первого пункта 22 Порядка № 2 слова «или несоответствия представленного отчета данным документам первичного учета».</p>

Замечания	Предложения
<p>принятие решения о предоставлении субсидии, если правовым актом, регулирующим предоставление субсидий в порядке возмещения затрат (недополученных доходов) в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, не предусмотрено заключение соглашения). Порядком № 2 предусмотрено заключение соглашения. В связи с этим пункт 6 Порядка № 2 в части установления условий на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решения о предоставлении субсидии, противоречит Постановлению РФ № 887.</p> <p>10. Пункт 9 Порядка № 2 допускает возможность возврата перевозчику документов в случае несоответствия их установленным требованиям. При этом требования к документам не установлены, что создает возможность произвольных отказов в предоставлении субсидии.</p> <p>11. В пункте 10 Порядка № 2 смешиваются основания для отказа в заключении договора и отказа в предоставлении субсидий. Подпунктами «е», «ж» пункта 4 Постановления № 887 установлены требования, которым должны соответствовать получатели субсидий на момент заключения соглашения. Таким образом, подпункты 1, 4 пункта 10 Порядка № 2 должны оцениваться на момент заключения соглашения о предоставлении субсидий и не могут являться основаниями для отказа в предоставлении субсидий. Указанные требования являются избыточными.</p> <p>12. Министерство финансов и налоговой политики Новосибирской области утверждена Типовая форма соглашения (договора) о предоставлении из областного бюджета Новосибирской области субсидии на возмещение затрат (недополученных доходов) в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг². При этом Минтранс НСО</p>	

² № 80-НПА от 27 декабря 2016 года «Об утверждении типовых форм соглашений (договоров) о предоставлении из областного бюджета Новосибирской области субсидий юридическим лицам (за

Замечания	Предложения
<p>предлагает для подписания перевозчикам договор по форме, утвержденной приказом Минтранса НСО от 10 февраля 2017 года № 26, что противоречит подпункту «д» пункта 4 Постановления № 887.</p> <p>13. Пункт 17 Порядка № 2 не позволяет установить, в целях проверки соблюдения каких условий предоставления субсидий требуются предусмотренные этим пунктом документы.</p> <p>14. Пункт 19.2 определяет перечень расходов, которые перевозчик не имеет права осуществлять за счет предоставленных субсидий. В том числе субсидии не могут являться источником формирования прибыли перевозчика. Из письма Минфина России от 11 ноября 2016 года № 090205/66316 следует, что в связи с необходимостью введения дополнительной детализации отдельных видов расходов в части предоставления субсидий юридическим лицам — коммерческим и некоммерческим организациям, индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг в порядке финансового обеспечения затрат («авансом»), либо возмещения (компенсации) недополученных доходов или фактически понесенных затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, проектом приказа Минфина России «О внесении изменений в Указания о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства финансов Российской Федерации от 1 июля 2013 г. № 65н», предусматривается детализация субсидий юридическим лицам (за исключением государственных (муниципальных) учреждений) и физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг (виды расходов 630, 810). Пункт 5.1.2 «Виды расходов бюджетов бюджетной системы Российской Федерации и правила их применения» раздела III «Классификация расходов бюджетов» Указаний о порядке</p>	

исключением субсидий государственным учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам - производителям товаров, работ, услуг».

Замечания	Предложения
<p>применения бюджетной классификации Российской Федерации, утвержденных приказом Минфина России от 1 июля 2013 года № 65н, дополняется следующими элементами видов расходов:</p> <p>5) 811 «Субсидии на возмещение недополученных доходов или возмещение фактически понесенных затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг».</p> <p>По данному элементу отражаются расходы бюджетов бюджетной системы Российской Федерации на предоставление субсидий юридическим лицам (кроме некоммерческих организаций), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг на возмещение недополученных доходов или возмещение фактически понесенных затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг;</p> <p>6) 812 «Субсидии (гранты в форме субсидий) на финансовое обеспечение затрат в связи с производством (реализацией товаров), выполнением работ, оказанием услуг, порядком (правилами) предоставления которых установлено требование о последующем подтверждении их использования в соответствии с условиями и (или) целями предоставления».</p> <p>По данному элементу отражаются расходы бюджетов бюджетной системы Российской Федерации на предоставление субсидий (грантов в форме субсидий) юридическим лицам (кроме некоммерческих организаций), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг на финансовое обеспечение затрат в связи с производством (реализацией товаров), выполнением работ, оказанием услуг на финансовое обеспечение затрат в связи с производством (реализацией товаров), выполнением работ, оказанием услуг, порядком (правилами) предоставления которых установлено требование о последующем подтверждении их использования в соответствии с условиями и (или) целями предоставления;</p> <p>7) 813 «Субсидии (гранты в форме субсидий)</p>	

Замечания	Предложения
<p>на финансовое обеспечение затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, порядком (правилами) предоставления которых не установлены требования о последующем подтверждении их использования в соответствии с условиями и (или) целями предоставления».</p> <p>По данному элементу отражаются расходы бюджетов бюджетной системы Российской Федерации на предоставление субсидий (грантов в форме субсидий) юридическим лицам (кроме некоммерческих организаций), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг на финансовое обеспечение затрат в связи с производством (реализацией товаров), выполнением работ, оказанием услуг, порядков (правилами) предоставления которых не установлено требование о последующем подтверждении их использования в соответствии с условиями и (или) целями предоставления. При исполнении федерального бюджета в 2017 году операции с субсидиями: требующими последующего подтверждения их использования в соответствии с условиями и (или) целями предоставления (позиции 2, 6) — подлежат казначейскому сопровождению; не требующими последующего подтверждения их использования в соответствии с условиями и (или) целями предоставления (позиции 1, 3, 5, 7) — подлежат перечислению на расчетные счета получателей субсидий, открытые им в кредитных организациях. Субсидии перевозчикам, предоставляемые по Порядку № 2, не подлежат казначейскому сопровождению, что означало бы контроль за их последующим целевым использованием, а подлежат перечислению на расчетный счет перевозчика, открытый в кредитной организации (пункт 15 Порядка № 2), следовательно не требуют последующего подтверждения их использования.</p> <p>Запрет на формирование за счет субсидии прибыли противоречит Налоговому кодексу Российской Федерации, в соответствии с пунктом 1 статьи 247 которого прибылью для российских организаций, не являющихся</p>	

Замечания	Предложения
<p>участниками консолидированной группы налогоплательщиков, признаются: полученные доходы, уменьшенные на величину произведенных расходов.</p> <p>Пунктом 4.1 статьи 271 Налогового кодекса Российской Федерации средства в виде субсидий, полученные организациями, признаются в составе внереализационных доходов в следующем порядке: субсидии, полученные на компенсацию ранее произведенных расходов, не связанных с приобретением, созданием, реконструкцией, модернизацией, техническим перевооружением амортизируемого имущества, приобретением имущественных прав, или недополученных доходов, учитываются единовременно на дату их зачисления.</p> <p>Согласно пункту 1 информационного письма Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 22 декабря 2005 года № 98, средства, получаемые организацией от публично-правового образования в связи с реализацией услуг по регулируемым тарифам, а также в связи с возмещением неполученной платы за услуги, оказанные льготным категориям граждан бесплатно или по льготным ценам в рамках реализации установленных законом льгот, подлежат учету в составе доходов при определении налоговой базы по налогу на прибыль. Полученные предприятием средства не могут рассматриваться ни в качестве средств целевого финансирования (подпункт 14 пункта 1 статьи 251 Налогового кодекса Российской Федерации), ни в качестве целевых поступлений из бюджета (пункт 2 статьи 251 Налогового кодекса Российской Федерации), поскольку целевой характер выплат проявляется в возложении на получателя бюджетных средств обязанности осуществлять их расходование в соответствии с определенными целями либо, если соответствующие расходы к моменту получения средств из бюджета уже осуществлены получателем, в полном или частичном возмещении понесенных расходов.</p> <p>В рассматриваемом случае предприятие не приобретало каких-либо товаров (работ,</p>	

Замечания	Предложения
<p>услуг), для оплаты которых ему были бы необходимы целевые бюджетные средства, а, наоборот, само оказывало услуги. Поэтому получаемые им из бюджета средства по своему экономическому содержанию представляют собой часть выручки за оказанные услуги. Эти средства не подлежат отдельному учету, не предназначены для расходования на строго определенные цели, а могут использоваться получателем по своему усмотрению. О расходовании указанных средств предприятие не обязано отчитываться.</p> <p>Факт получения предприятием средств на возмещение не полученной от потребителей платы за оказанные услуги ввиду применения регулируемых цен и льгот из бюджета сам по себе не может свидетельствовать об отсутствии у предприятия дохода (экономической выгоды) от реализации услуг.</p> <p>13. Пункт 15 Порядка № 2 противоречит абзацу второму Постановления № 887, так как устанавливает срок перечисления субсидии не позднее 10 рабочего дня после принятия решения по результатам рассмотрения отчета, указанного в подпункте 4 пункта 6 Порядка № 2, и утверждения реестра на выделение средств из областного бюджета Новосибирской области. При этом отчет, указанный в подпункте 4 пункта 6 Порядка № 2, не предусмотрен к представлению в составе документов, указанных в пункте 8 Порядка № 2.</p> <p>14. В пункте 19.1 Порядка № 2 определен перечень расходов, которые вправе осуществлять перевозчик за счет предоставленной субсидии. Это противоречит Постановлению № 887, так как только правовой акт, регулирующий предоставление из соответствующего бюджета бюджетной системы Российской Федерации субсидий на финансовое обеспечение затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, должен содержать положения о направлениях расходов, источником финансового обеспечения которых является субсидия.</p> <p>В данном случае субсидия предоставляется в</p>	

Замечания	Предложения
<p>порядке возмещения недополученных доходов, без требования последующего подтверждения использования полученных средств получателями субсидии.</p> <p>15. Пункт 22 Порядка № 2 противоречит Постановлению № 887 в части установления такого основания для возврата субсидии, как «несоответствие предоставленного отчета данным документам первичного учета», поскольку это не отнесено к условиям представления субсидий.</p> <p>16. В Порядке № 2 отсутствует право главного распорядителя устанавливать в соглашении порядок, сроки и формы представления получателем субсидии указанной отчетности, а также иных отчетов, определенных соглашением.</p>	
2. Общество с ограниченной ответственностью «Сибирская юридическая компания»³	
<p>1. По смыслу пункта 7 Постановления № 887 можно предположить, что требования к направлениям расходования субсидий являются обязательными только в отношении планируемых получателями субсидий затрат. В случае же предоставления субсидий в целях возмещения недополученных доходов и (или) затрат на производство (реализацию) товаров, выполнения работ, оказания услуг, такие требования не установлены.</p> <p>2. Одним из условий, которые должны определять нормативные правовые акты, регулирующие предоставление субсидий, является определение порядка возврата в текущем финансовом году получателем субсидий остатков субсидий, не использованных в отчетном финансовом году. Такой порядок устанавливается в соглашении (договоре) о предоставлении субсидий. Вместе с тем, механизм предоставления субсидии в целях возмещения затрат, фактически понесенных получателем субсидий, не предполагает наличия остатков субсидии на конец финансового года, поскольку указанная субсидия предоставляется в размере фактических затрат, произведенных</p>	<p>1. Исключить из Порядка № 2 положения о направлении расходов, источником которых является субсидия;</p> <p>2. Исключить из Порядка № 2 положения об определении порядка возврата субсидий, не использованных в отчетном финансовом году;</p> <p>3. Исключить из Порядка № 2 положение о том, что предоставленные перевозчику субсидии не могут являться источником формирования прибыли перевозчика по итогам каждого отчетного финансового года.</p>

³ Составили юридическое заключение, которое в министерство было предоставлено Уполномоченным по защите прав предпринимателей в Новосибирской области.

Замечания	Предложения
<p>получателем субсидии, после проверки в установленном порядке документов, подтверждающих данные затраты. Так, Типовая форма соглашения (договора) о предоставлении из федерального бюджета субсидии в виде возмещения затрат (недополученных доходов) юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг, утвержденная приказом Министерства финансов Российской Федерации от 31 октября 2016 года № 199н, не предусматривает обязанностей получателя субсидии по предоставлению отчетов о расходах, источником финансового обеспечения которых являются субсидии, по ведению обособленного аналитического учета операций, осуществляемых за счет субсидии, по возвращению в бюджет неиспользованных остатков субсидии, запрета на приобретение за счет субсидии иностранной валюты. Такие обязанности и запрет содержатся в утвержденной тем же приказом Типовой форме соглашения (договора) о предоставлении из федерального бюджета субсидии в виде финансового обеспечения затрат юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг. Порядок № 2 предусматривает предоставление субсидии в целях возмещения затрат и недополученных доходов.</p> <p>3. Объектом налогообложения по налогу на прибыль организаций признается прибыль, полученная налогоплательщиком, а именно полученные доходы, уменьшенные на величину произведенных расходов, которые определяются в соответствии с главой 25 Налогового кодекса Российской Федерации. Перечень доходов, не учитываемых при определении налоговой базы по налогу на прибыль организаций, приведен в статье 251 Налогового кодекса Российской Федерации. Субсидии, получаемые перевозчиками в форме возмещения затрат (недополученных доходов) в их число не входят. При этом затраты, на возмещение которых</p>	

Замечания	Предложения
<p>предоставлены субсидии, учитываются налогоплательщиками при определении налоговой базы по налогу на прибыль в составе расходов, поэтому такой порядок не приводит к дополнительному налогообложению получаемых субсидий. Однако из пункта 19.2 Порядка № 2 следует, что предоставленные перевозчику субсидии не могут являться источником формирования прибыли перевозчика по итогам каждого отчетного финансового года. Таким образом, налогоплательщики, следуя указанным нормам Порядка № 2, подвергают себя риску предъявления к ним обоснованных претензий налоговых органов.</p>	
<p>3. Общество с ограниченной ответственностью «НОВОТЕХ - авто»</p>	
<p>1. При получении субсидии выплаты производятся в последний день месяца, квартала. Бывают задержки.</p> <p>2. Порядок противоречит ряду нормативных правовых актов РФ.</p> <p>3. Считаем избыточными требования по предоставлению следующих документов: - справка об отсутствии в отношении перевозчика процесса ликвидации, реорганизации или банкротства в соответствии с законодательством Российской Федерации или приостановления деятельности в порядке, предусмотренном Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях; - справка из налоговой инспекции; - отчеты о результатах производственно-хозяйственной деятельности.</p> <p>4. Сроки предоставления ежемесячных отчетов о выполнении перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения и недополученных доходах перевозчика, заключившего договор, нереальные.</p> <p>5. Порядок (формула) расчета субсидий не понятен.</p> <p>6. Подпункты 3 и 5 пункта 6 Порядка противоречат действующему федеральному законодательству, а также налагают необоснованные запреты и ограничения на финансово-хозяйственную деятельность транспортных организаций, а именно: - требование о раздельном учете доходов и расходов по видам деятельности и видам перевозок пассажиров налагает на</p>	<p>1. В перечня документов, представляемых перевозчиками для получения субсидии необходимо исключить все документы (как избыточные), кроме: - уставных документов; - свидетельства о постановке на учет в налоговом органе; - выписки из ОГРН; - отчетов о выполнении рейсов.</p> <p>2. Исключить из Порядка №2 подпункты 3, 5 пункта 6, пункты 19.1, 19.2.</p>

Замечания	Предложения
<p>перевозчиков дополнительные обязанности в области бухгалтерского и налогового учета, поскольку они не предусмотрены действующим законодательством (подп.3 пункта 6 Порядка);</p> <p>- требование обеспечить заработную плату работникам перевозчика не менее чем в размере, заложенном в расчет фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку, также налагает дополнительные ограничения по сравнению с предусмотренными федеральными нормами. Законодательство в сфере тарифного регулирования не содержит требований к субъектам хозяйственной деятельности о выплате заработной платы в размере, предусмотренном при установлении тарифа. При расчете предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа Департаментом по тарифам Новосибирской области использованы сведения о величине заработной платы, выплачиваемые не коммерческими (муниципальными) перевозчиками. В настоящее время у муниципальных перевозчиков отсутствует финансовая возможность выплачивать заработную плату в размере, заложенном в тарифе.</p> <p>При осуществлении не субсидируемых перевозок транспортные организации самостоятельно определяют размер оплаты труда своих работников, к ним не предъявляются требования об установлении заработной платы в размере, заложенном в тарифе.</p> <p>7. Полномочия органа государственной власти (министерства транспорта и дорожного хозяйства НСО) в Порядке дублируют полномочия надзорных органов.</p> <p>8. Положение, содержащееся в пункте 19.1 Порядка, затрудняют осуществление предпринимательской деятельности.</p> <p>Пункт 19.1 Порядка субсидирования, согласно которому за счет предоставленной субсидии перевозчики вправе осуществлять строго ограниченные экономически обоснованные и документально подтвержденные расходы на цели, предусмотренные пунктом 2 Порядка.</p>	

Замечания	Предложения
<p>Транспортным организациям субсидия предоставляется не в целях компенсации затрат, а в целях возмещения недополученных доходов за перевозку «льготных» категорий пассажиров.</p> <p>Фактически перевозчики несут расходы и недополучают доходы при осуществлении перевозок, оплачиваемых «льготными» категориями пассажиров в размере менее установленного предельного тарифа. Денежные средства, направляемые в форме субсидии, возмещают перевозчикам доходы, недополученные ими в связи с оплатой перевозки в размере менее установленного предельного тарифа.</p> <p>Однако при оплате пассажирами перевозки в размере полного тарифа, перевозчик не обязан отчитываться о направлениях своих расходов, произведенных им из полученных средств. Однако при осуществлении «льготных» перевозок, оплата которых субсидируется, расходы перевозчика нормируются, хотя экономическое содержание платы за перевозку в обоих случаях одинаково.</p> <p>Положения пункта 19.1 Порядка необоснованно ущемляют право перевозчиков, получивших доход в форме субсидий, распоряжаться им в своей финансово-хозяйственной деятельности по собственному усмотрению, поскольку налагают ограничения на расходование полученных средств.</p> <p>9. Установленные в пункте 19.2 Порядка ограничения на осуществление расходов за счет полученных субсидий, а также на получение прибыли противоречит экономической сущности получаемой перевозчиками субсидии как вида бюджетного ассигнования.</p> <p>Так, например, п.7 Постановления Правительства РФ от 06.09.2016 № 887 предусматривает запрет на приобретение валюты за счет средств, полученных в виде субсидии, исключительно в случае перечисления субсидии на финансовое обеспечение затрат. Тогда как перевозчики получают субсидию в целях возмещения недополученных доходов.</p> <p>Постановление Правительства РФ от</p>	

Замечания	Предложения
<p>06.09.2016 № 887 не предусматривает обязательное наличие в нормативном правовом акте, регулирующем предоставление субсидий в целях возмещения недополученных доходов, запрета формировать прибыль за счет средств, полученных в форме субсидий. Запрет на формирование прибыли за счет субсидий не содержит и Бюджетный кодекс РФ. При этом гражданским и налоговым законодательством РФ получение прибыли в составе доходов предусмотрено в качестве основной цели деятельности коммерческой организации.</p> <p>Наличие в п.19.2 Порядка положения о том, что предоставленные перевозчику субсидии не могут являться источником формирования прибыли перевозчика по итогам каждого отчетного финансового года, противоречат также статьям 247, 248, 252 Налогового кодекса РФ, определяющим порядок формирования налоговой базы по налогу на прибыль.</p> <p>В соответствии с письмом Минфина России от 15.04.2016 N 02-01-11/21926 доходы, не учитываемые при определении налоговой базы по налогу на прибыль, поименованы в статье 251 Налогового кодекса РФ. Перечень таких доходов является исчерпывающим. Субсидии, полученные коммерческими организациями в целях возмещения затрат или недополученных доходов в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, в статье 251 Налогового кодекса РФ не поименованы, следовательно, учитываются при определении налоговой базы по налогу на прибыль организаций в общеустановленном порядке. Дата признания доходов в виде субсидий, полученных организациями, определяется в соответствии с пунктом 4.1 статьи 271 Налогового кодекса (субсидии, полученные на компенсацию недополученных доходов, учитываются единовременно на дату их зачисления).</p>	
<p>4. Индивидуальный предприниматель Вячеслав Александрович Кобенко</p>	
<p>1. С 1 января 2017 года необходимо собирать большой пакет документов, большинство из которых не имеют отношения к субсидиям (справки из налоговой и фондов, выписки,</p>	<p>1. Увеличить установленный Порядком № 2 срок предоставления отчета, необходимого для получения субсидии. 2. Необходимо внести в Порядок № 2 такие</p>

Замечания	Предложения
<p>налоговая отчетность, отчетность, утвержденная Правительством Новосибирской области). Это отнимает много времени.</p> <p>2. Требование о раздельном учете доходов и расходов по видам деятельности и видам перевозок пассажиров (подпункт 3 пункта 6 Порядка № 2) возлагает на перевозчиков избыточные обязанности в области бухгалтерского и налогового учета, поскольку они не предусмотрены действующим законодательством.</p> <p>3. Требование обеспечить заработную плату работникам перевозчика не менее чем в размере, заложенном в расчет фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку (подпункт 5 пункта 6 Порядка № 2), налагает избыточные ограничения. Законодательство в сфере тарифного регулирования не содержит требований к субъектам хозяйственной деятельности о выплате заработной платы в размере, предусмотренном при установлении тарифа. При расчете предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа Департаментом по тарифам Новосибирской области использованы сведения о величине заработной платы, выплачиваемые муниципальными перевозчиками. В настоящее время у немunicipальных перевозчиков отсутствует финансовая возможность выплачивать заработную плату в размере, заложенном в тарифе.</p> <p>4. Замечания по пунктам 19.1, 19.2 Порядка № 2⁴.</p>	<p>изменения, в соответствии с которыми субсидию перевозчик получал бы на основании информации о факте перевозки пассажиров и количества перевезенных пассажиров.</p> <p>3. Исключить подпункты 3 и 5 пункта 6 Порядка № 2.</p> <p>4. Исключить пункт 19.1 Порядка № 2.</p> <p>5. Исключить пункт 19.2 Порядка № 2.</p>
5. Общество с ограниченной ответственностью «Автоальянс»	
<p>1. В Порядке № 2 предусмотрено требование о предоставлении избыточных документов: справки о размере среднемесячной заработной платы работников (данная информация не должна быть условием получения субсидии), формы статистической отчетности, справки об отсутствии задолженностей по налогам, страховым</p>	<p>Срок предоставления отчета получателем субсидии необходимо увеличить до 10 дней.</p>

⁴ Аргументация по указанным пунктам соответствует ранее приведенной участниками публичных консультации, например Уполномоченным по защите прав предпринимателей в Новосибирской области, ООО «НОВОТЕХ-авто».

Замечания	Предложения
<p>вносам и т. д. (данная информация может быть запрошена соответствующим органом самостоятельно).</p> <p>2. Перечень требований к получателю субсидии избыточен.</p> <p>3. Следующие содержащиеся в Порядке № 2 ограничения затрудняют осуществление предпринимательской деятельности ввиду неравномерного распределения расходов и доходов в течение финансовых периодов и между ними, задержек по финансированию из вышестоящих бюджетов, экономической необоснованности тарифов и сложности их применения к различным участникам рынка пассажирских перевозок, коррупциогенного характера некоторых норм:</p> <p>— запрет на формирование прибыли за счет полученных субсидий сверх прибыли, заложенной в тариф;</p> <p>— согласование с уполномоченными органами использования средств на обслуживание привлеченного и заемного капитала, инвестиционных программ;</p> <p>— запрет на использование субсидий в качестве оплаты налогов, дивидендов, лизинговых платежей.</p>	
6. Общество с ограниченной ответственностью «Урман»	
Требуемые справки Минтранс НСО вправе получать сам, без участия перевозчика.	Отсутствуют
7. Общество с ограниченной ответственностью «Магистраль-ТрансАвто»	
<p>1. Порядок № 2 предусматривает необходимость предоставления отчета о финансово-хозяйственной деятельности перевозчика за прошедший год как обязательное условие получения субсидии. Считаю такое положение избыточным.</p> <p>2. Подпункт 3 пункта 6 Порядка № 2 возлагает на перевозчиков избыточные обязанности, не предусмотренные налоговым законодательством и законодательством о бухгалтерском учете, а именно: по раздельному учету доходов и расходов по видам деятельности и видам перевозок пассажиров.</p> <p>3. Подпункт 5 пункта 6 Порядка № 2, в соответствии с которым перевозчик обязан обеспечить заработную плату работникам не менее чем в размере, заложенном в расчет фонда оплаты труда при установлении</p>	<p>1. Исключить подпункты 3 и 5 пункта 6 Порядка № 2.</p> <p>2. Исключить пункт 19.1 Порядка № 2.</p> <p>3. Исключить пункт 19.2 Порядка № 2.</p>

Замечания	Предложения
<p>предельного максимального тарифа на перевозку, также необоснованно затрудняет осуществление предпринимательской деятельности. Для расчета предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа Департамент по тарифам Новосибирской области использовал сведения о величине заработной платы у муниципальных перевозчиков. У немunicipальных перевозчиков в настоящее время отсутствует финансовая возможность выплачивать заработную плату в таком размере. При этом законодательство в сфере тарифного регулирования не содержит требований к субъектам хозяйственной деятельности о выплате заработной платы в размере, предусмотренном при установлении тарифа. Кроме того, при осуществлении несубсидируемых перевозок транспортные организации самостоятельно определяют размер оплаты труда своих работников, к ним не предъявляются требования об установлении заработной платы в размере, заложенном в тарифе.</p> <p>4. Применение Порядка № 2 как порядка предоставления субсидий перевозчикам, осуществляющим перевозку пассажиров «льготных» категорий, не соответствует представлению о характере деятельности. В данном случае речь идет об оплате за перевезенных пассажиров (т. е. возмещение недополученных доходов), а не о компенсации расходов.</p> <p>5. Замечания по пунктам 19.1, 19.2 Порядка № 2.⁵</p>	
8. Муниципальное казенное предприятие города Новосибирска «Горэлектротранспорт»	
<p>1. Перечень документов, предоставляемых в Минтранс НСО для получения субсидии, содержит более 20 наименований. Все они тщательно проверяются перед заключением с соответствующим департаментом мэрии города Новосибирска договора «Об организации пассажирских перевозок по муниципальным маршрутам регулярного</p>	<p>Сократить срок предоставления субсидии хотя бы до 15-го числа месяца, следующего за отчетным.</p>

⁵ Аргументация по указанным пунктам соответствует ранее приведенной участниками публичных консультаций, например Уполномоченным по защите прав предпринимателей в Новосибирской области, ООО «НОВОТЕХ-авто»

Замечания	Предложения
<p>сообщения в городе Новосибирске на условиях временной работы». Дублирование документов, подчас с одной и той же информацией, только в разной форме, осложняют процесс получения субсидии.</p> <p>2. В условиях нынешних реалий, когда применяется «жесткий подход», такое требование к получателю субсидии, как «отсутствие недоимки по налогам и сборам», сводит количество получателей субсидий к нулю.</p> <p>3. Субсидия предоставляется в последних числах месяца, следующего за отчетным, то есть через месяц после того, как перевозчик фактически понес расходы на перевозку. Из-за этого возникает кассовый разрыв, вследствие которого деятельность предприятия осложняется возникающей кредиторской задолженностью перед поставщиками, подрядчиками, задолженностью по заработной плате, налогам и сборам, со всеми вытекающими отсюда штрафными санкциями и издержками.</p>	
9. Общество с ограниченной ответственностью «БелМарС»	
<p>1. Необходимо предоставление большого количества документов, которые не влияют на цели и размеры предоставляемых субсидий.</p> <p>2. Условия к перевозчикам, предусмотренные пунктами 19.1 и 19.2 Порядка № 2, невыполнимы для данного вида субсидий.</p> <p>3. Срок предоставления отчета получателем субсидии невыполним. Данные предоставляет МУП «Пассажиртрансснаб» до 10-го числа. Размер недополученных доходов от перевозок пенсионеров и детей из многодетных семей, рассчитанный исходя из причитающейся доли от общей стоимости ЕСПБ, предоставляется только Минтранс НСО примерно 17 числа.</p> <p>4. Размер недополученных доходов от перевозок пенсионеров и детей из многодетных семей, рассчитанный из причитающейся доли от общей стоимости ЕСПБ, нет возможности посчитать из-за отсутствия данных для расчета. Такими данными располагает Минтранс НСО, однако не предоставляет их в документальном виде.</p>	<p>1. Исключить подпункт 3 пункта 6 Порядка № 2.</p> <p>2. Исключить подпункт 5 пункта 6 Порядка № 2.</p> <p>3. Исключить подпункт 7 пункта 6 Порядка № 2.</p> <p>4. В подпункт 4 пункта 8 Порядка № 2 внести изменения с учетом замечаний, изложенных в столбце «Замечания» настоящей таблицы.</p> <p>5. Подпункт 5 пункта 8 Порядка № 2 исключить.</p> <p>6. В подпункт 4 пункта 10 внести изменения с учетом замечаний, изложенных в столбце «Замечания» настоящей таблицы.</p> <p>7. Абзац пятый пункта 14 Порядка № 2 исключить.</p> <p>8. Пункты 19.1, 19.2 Порядка № 2 исключить.</p>

Замечания	Предложения
<p>Поэтому размер субсидии перевозчик подтвердить не может, следовательно и отчитаться о недополученных доходах тоже. По этой причине у перевозчика возникает обязанность по возврату субсидии.</p> <p>5. Во исполнение Порядка № 2 издан приказ Минтранса НСО от 10 февраля 2017 года № 26, устанавливающий типовые формы соглашений о предоставлении субсидий и отчетные формы (приложение № 3), что противоречит подпункту «д» пункта 4 Постановления № 887, согласно которому типовая форма соглашения (договора) устанавливается Министерством финансов Российской Федерации, финансовым органом субъекта Российской Федерации, финансовым органом муниципального образования. Типовая форма договора для Новосибирской области утверждена приказом министерства финансов и налоговой политики Новосибирской области от 27 декабря 2016 года № 80-НПА.</p> <p>6. Избыточными документами являются следующие:</p> <p>6.1. Документы, указанные в Приложении № 1 к Перечню документов, предоставляемых для получения субсидии⁶:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Справка территориального органа ФНС России, подписанная ее руководителем (иным уполномоченным лицом), подтверждающая отсутствие сведений о прекращении деятельности Получателя, а также содержащая сведения о том, что Получатель находится (не находится) в процессе реорганизации или ликвидации, имеет (не имеет) ограничений на осуществление хозяйственной деятельности, что в отношении Получателя возбуждено (не возбуждено) производство по делу о несостоятельности (банкротстве) - территориальные органы ФНС России не выдают такую справку. - Справка территориального органа ФНС России, подписанная ее руководителем (иным уполномоченным лицом), по состоянию на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором 	

⁶ Участник публичных консультаций вероятнее всего имеет Приложение №1 к типовой форме договора на предоставление субсидии, утвержденной приказом Минтранса Новосибирской области от 10.02.2017 № 26

Замечания	Предложения
<p>планируется заключения Договора о предоставлении субсидии, подтверждающая отсутствие у Получателя задолженности по уплате налогов, сборов и иных обязательных платежей в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации, срок исполнения по которым наступил в соответствии с законодательством Российской Федерации - сведения можно получить по межведомственному запросу в рамках межведомственного информационного взаимодействия.</p> <p>- Предварительный расчет предельного (максимального) размера субсидии в целях возмещения затрат и недополученных доходов в связи с перевозкой пассажиров по установленным (согласованным) тарифам по заключаемому с Минтрансом НСО договору по установленной форме – не понятно о каком расчете идет речь.</p> <p>6.2. Документы, указанные в Приложении № 3 к Перечню документов, предоставляемых для получения субсидии⁷:</p> <p>- Отчет о соблюдении перевозчиками условия предоставления субсидии об отсутствии задолженности по выплате заработной платы работникам перевозчика в размере не ниже размера, заложенного в расчет фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на текущий финансовый год - содержащаяся в нем информация никак не влияет на размер субсидии. К моменту ее предоставления перевозчик уже оказал услугу по перевозке, в Минтранс НСО предоставлен отчет о количестве пассажиров льготных категорий. Контроль выплаты заработной платы и уплаты НДФЛ не входит в компетенцию Минтранса НСО.</p> <p>6.3. Документы, указанные в Приложении № 4 к Перечню документов, предоставляемых для получения Субсидии⁸:</p> <p>- Отчет о финансово-хозяйственной</p>	

⁷ Участник публичных консультаций вероятнее всего имеет Приложение №3 к перечню документов, утвержденное приказом Минтранса Новосибирской области от 10.02.2017 № 26.

⁸ Участник публичных консультаций вероятнее всего имеет Приложение №4 к перечню документов, утвержденное приказом Минтранса Новосибирской области от 10.02.2017 № 26.

Замечания	Предложения
<p>деятельности - содержащаяся в документе информация никак не влияет на размер субсидии. Этот размер основан на следующих данных: количество льготников (отдельно по областному и городскому регистру), стоимость льготного проездного билета, стоимость обычного проездного билета, доля перевозчика, неполученная плата за перевозку льготников (отдельно по муниципальным и межмуниципальным маршрутам), сумма финансирования из соответствующего бюджета. Все показатели должны быть подтверждены документами уполномоченных органов. А бухгалтерскую отчетность перевозчики сдают по итогам года.</p> <p>7. Требуется предоставление документов на бумажном носителе и с синей печатью, в то время как мы преимущественно используем электронный документооборот.</p> <p>8. В Порядке содержатся дополнительные основания (условия) возврата субсидий, не предусмотренное федеральным законодательством, в том числе федеральным бюджетным законодательством, что противоречит положениям части 3 статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации.</p> <p>9. Порядок № 2 (подпункты 3, 5, 7 пункта 6) содержат избыточные требования органов власти.</p> <p>10. Замечания по пунктам 19.1, 19.2 Порядка №2. Из разъяснений Министерства финансов Российской Федерации по бухгалтерскому и налоговому учету следует, что субсидии, получаемые перевозчиками в целях возмещения недополученных доходов, необходимо отражать на счете 90-1 «Выручка», поскольку в этом случае имеет место компенсация организации недополученной ей выручки, образовавшейся из-за применения установленных льгот. Полученные средства организация может использовать по своему усмотрению и не обязана отчитываться о целях их расходования. Поэтому учитывать такие средства на счете 86 «Целевое финансирование» не следует. А значит, такая субсидия является частью дохода организации. Такой порядок следует из</p>	

Замечания	Предложения
<p>пункта 6 ПБУ 9/99 и Инструкции к плану счетов (счета 51, 76, 86, 90). В бухгалтерском учете операции, связанные с получением субсидии и ее расходованием, не нужно отражать по счету 86 «Целевое финансирование». Более того, это неправильно, поскольку в ПБУ 13/2000 прямо написано, что оно не применяется в отношении экономической выгоды, связанной с государственным регулированием цен и тарифов. Таким образом, чтобы исполнить установленные пунктами 19.1 и 19.2 Порядка № 2 требования, перевозчики должны нарушать правила ведения бухгалтерского учета. Если же перевозчик не исполняет такие требования, то он должен вернуть субсидию, то есть перевозить граждан, которым установлены льготы, за собственный счет. По договору об осуществлении перевозок, организация не имеет права отказаться от перевозок льготных пассажиров. Тем самым создаются барьеры для осуществления предпринимательской деятельности.</p> <p>11. В Порядке № 2 подменяются понятия субсидий на возмещение затрат и недополученных доходов.</p> <p>В Бюджетном кодексе Российской Федерации указаны три вида субсидий (часть 1 статьи 78): финансовое обеспечение затрат, возмещение затрат и возмещение недополученных доходов.</p> <p>Субсидии на возмещение недополученных доходов по своему экономическому содержанию являются частью дохода организации. Это компенсация разницы в цене билетов для льготников. Полученная из бюджета субсидия — это оплата за оказанные услуги по перевозке, с той лишь разницей, что деньги перевозчик получает не от пассажиров-льготников, а от государства. А выручка — это стоимость перевозки всех пассажиров (и обычных, и льготников) за каждый месяц (пункты 5, 6 ПБУ 9/99; Письмо Минфина РФ от 6 сентября 2009 года № 03-07-11/389). Согласно пункту 9 Постановления № 887, без требования о последующем использовании и полученных средств.</p> <p>12. Подпункт 3 пункта 6 Порядка № 2</p>	

Замечания	Предложения
<p>устанавливает для юридических лиц — получателей субсидии не предусмотренную действующим законодательством обязанность по раздельному ведению бухгалтерского и налогового учета. Кроме того, названным пунктом установлены дополнительные основания возврата субсидий, что не отвечает требованиям федерального законодательства и не соответствуют его содержанию в части установления последствий невыполнения условий предоставления субсидий ее получателем. Таким образом, органом государственной власти субъекта фактически введено дополнительное основание (условие) возврата субсидий, не предусмотренное федеральным бюджетным законодательством, что противоречит части 3 статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации.</p> <p>13. Подпункт 5 пункта 6 Порядка № 2 фактически вводит дополнительное основание (условие) возврата субсидий, не предусмотренное федеральным законодательством, что противоречит части 3 статьи 78 Бюджетного кодекса РФ.</p> <p>14. Требование, установленное подпунктом 7 пункта 6 Порядка № 2, не соответствует действующему законодательству. В подпункте «е» пункта 4 Постановления № 887 указаны требования, которым должны соответствовать получатели субсидии <i>на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется заключение соглашения</i> (либо принятие решения о предоставлении субсидии, если правовым актом, регулирующим предоставление субсидий в порядке возмещения затрат (недополученных доходов) в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, не предусмотрено заключение соглашения).</p> <p>15. Требования подпункта 4 пункта 8 Порядка № 2 в имеющемся виде невыполнимы. Бухгалтерская отчетность предоставляется в налоговый орган только по итогам года, за отчетные период (кварталы) не предоставляется. Отчетность предоставляется в электронном виде, подтверждением ее получения является</p>	

Замечания	Предложения
<p>квитанция, заверенная электронной подписью.</p> <p>16. Подпункт 5 пункта 8 Порядка № 2 устанавливает избыточные требования по предоставлению документов. Информация, содержащаяся в справке о размере среднемесячной заработной платы работников перевозчика и о наличии либо отсутствии задолженности по выплате заработной платы работникам перевозчика, не влияет на размер субсидии. Контроль за размером заработной платы не входит в компетенцию Минтранса НСО.</p> <p>17. Подпункт 4 пункта 10 Порядка № 2 вводит дополнительное основание (условие) возврата субсидий, не предусмотренное федеральным законодательством, что противоречит части 3 статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации.</p> <p>18. Абзац 5 пункта 14 Порядка №2. Обязанность по возмещению недополученных доходов перевозчикам обусловлена самим фактом предоставления льгот гражданам, имеющим право на их получение, и соответствующее обязательство может быть прекращено только путем его исполнения. Тем не менее, абзац пятый пункта 14 Порядка № 2 позволяет не принимать к рассмотрению отчеты, не предоставленные перевозчиком в текущем финансовом году, и не выплачивать соответствующие субсидии.</p> <p>19. Замечания по пунктам 19.1, 19.2.⁹</p>	
10. Общество с ограниченной ответственностью «Регион-автоцентр»	
<p>1. С ноября 2016 года субсидию получать стало сложнее по следующим причинам: справки о состоянии расчетов от фондов и налоговых органов, платежные поручения на погашение недоимки должны заверяться синими печатями, (справки, полученные по ТКС и распечатанные на бумажном носителе, платежные поручения, распечатанные из Клиент-банка, не принимаются).</p> <p>2. Следующие документы, запрашиваемые с</p>	<p>Исключить из Порядка подпункты 3 и 5 пункта 6, пункты 19.1, 19.2.</p>

⁹ Аргументация по указанным пунктам соответствует ранее приведенной участниками публичных консультаций, например Уполномоченным по защите прав предпринимателей в Новосибирской области, ООО «НОВОТЕХ-авто».

Замечания	Предложения
<p>перевозчиков для получения субсидии, считаем избыточными:</p> <ul style="list-style-type: none"> - отчет о выполнении перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения и недополученных доходах перевозчика. Все данные по отчету может предоставить МУП «Пассажиртранснад». В этом отчете каждый месяц прописывается подтверждение критериев и условий предоставления субсидий. - статистический отчет 65-автотранс «Сведения о продукции автомобильного транспорта» (п. 17 Порядка). <p>3. Подпункты 3 и 5 пункта 6 Порядка противоречат действующему федеральному законодательству, а также налагают необоснованные запреты и ограничения на финансово-хозяйственную деятельность транспортных организаций, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> - требование о раздельном учете доходов и расходов по видам деятельности и видам перевозок пассажиров налагает на перевозчиков дополнительные обязанности в области бухгалтерского и налогового учета, поскольку они не предусмотрены действующим законодательством (подп.3 пункта 6 Порядка); - требование обеспечить заработную плату работникам перевозчика не менее чем в размере, заложенном в расчет фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку, также налагает дополнительные ограничения по сравнению с предусмотренными федеральными нормами. Законодательство в сфере тарифного регулирования не содержит требований к субъектам хозяйственной деятельности о выплате заработной платы в размере, предусмотренном при установлении тарифа. При расчете предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа Департаментом по тарифам Новосибирской области использованы сведения о величине заработной платы, выплачиваемые не коммерческими (муниципальными) перевозчиками. В настоящее время у немunicipальных перевозчиков отсутствует финансовая возможность выплачивать заработную плату в размере, заложенном в 	

Замечания	Предложения
<p>тарифе. При осуществлении не субсидируемых перевозок транспортные организации самостоятельно определяют размер оплаты труда своих работников, к ним не предъявляются требования об установлении заработной платы в размере, заложенном в тарифе.</p> <p>4. Считаю избыточными следующие полномочия, которыми наделяются органы государственной власти в Порядке:</p> <ul style="list-style-type: none"> - запрос статистических данных с перевозчиков в соответствии с пунктом 17 Порядка; - полномочия Минфина НСО в части отражения субсидий на счетах бухгалтерского учета; - полномочия налоговой службы в части положений, указанных в пп. 3 пункта 19.2 Порядка. <p>5. Замечания по пунктам 19.1, 19.2 Порядка.¹⁰</p>	
11. Открытое акционерное общество «Экспресс-пригород»	
Перечень запрашиваемых с перевозчиков документов для получения субсидии достаточно большой.	Отсутствуют
12. Общество с ограниченной ответственностью «Новосибирскпрофстрой-ПАТП-1»	
<p>1. С января 2017г. после утверждения типовой формы соглашения (договора) о предоставлении из областного бюджета Новосибирской области субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам-производителям товаров, работ, услуг начались сложности с получением субсидии. Изменился смысл ранее полученных и недополученных доходов.</p> <p>2. Подпункты 3 и 5 пункта 6 Порядка противоречат действующему федеральному законодательству, а также налагают необоснованные запреты и ограничения на финансово-хозяйственную деятельность</p>	<p>1. Исключить из Порядка субсидирования подпункты 3 и 5 пункта 6, пункты 19.1, 19.2.</p> <p>2. Отменить приказ Министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области от 10.02.2017 №26 «Об утверждении типовой формы соглашения (договора) о предоставлении из областного бюджета Новосибирской области субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам – производителям товаров, работ, услуг».</p> <p>3. Внести изменения в постановление Правительства Новосибирской области от 24.02.2014 №83-п в соответствии с</p>

¹⁰ Аргументация по указанным пунктам соответствует ранее приведенной участниками публичных консультаций, например Уполномоченным по защите прав предпринимателей в Новосибирской области, ООО «НОВОТЕХ-авто».

Замечания	Предложения
<p>транспортных организаций, а именно:</p> <ul style="list-style-type: none"> - требование о раздельном учете доходов и расходов по видам деятельности и видам перевозок пассажиров налагает на перевозчиков дополнительные обязанности в области бухгалтерского и налогового учета, поскольку они не предусмотрены действующим законодательством (подп.3 пункта 6 Порядка); - требование обеспечить заработную плату работникам перевозчика не менее чем в размере, заложенном в расчет фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку, также налагает дополнительные ограничения по сравнению с предусмотренными федеральными нормами. Законодательство в сфере тарифного регулирования не содержит требований к субъектам хозяйственной деятельности о выплате заработной платы в размере, предусмотренном при установлении тарифа. При расчете предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа Департаментом по тарифам Новосибирской области использованы сведения о величине заработной платы, выплачиваемые не коммерческими (муниципальными) перевозчиками. В настоящее время у немunicipальных перевозчиков отсутствует финансовая возможность выплачивать заработную плату в размере, заложенном в тарифе. <p>При осуществлении не субсидируемых перевозок транспортные организации самостоятельно определяют размер оплаты труда своих работников, к ним не предъявляются требования об установлении заработной платы в размере, заложенном в тарифе.</p> <p>3. Замечания по пунктам 19.1, 19.2 Порядка.¹¹</p> <p>4. Порядок противоречит постановлению № 887. Так, требования о направлениях расходов, о запрете приобретения получателями субсидий средств иностранной</p>	<p>изложенными замечаниями.</p>

¹¹ Аргументация по указанным пунктам соответствует ранее приведенной участниками публичных консультаций, например Уполномоченным по защите прав предпринимателей в Новосибирской области, ООО «НОВОТЕХ-авто».

Замечания	Предложения
<p>валюты, требования к отчетности, подтверждения использования полученных средств получателями субсидий установлены только к субсидии на финансовое обеспечение затрат, которое не является предметом отношений, при организации пассажирских перевозок.</p> <p>Порядок противоречит пункту 3 статьи 78 Бюджетного кодекса РФ, так как устанавливаются дополнительные ограничения и необоснованные обязанности на получателей субсидии, тем самым ограничивая свободу предпринимательской деятельности, увеличивает финансовые затраты получателя субсидий. В частности, установление требований:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ведение отдельного учета доходов и расходов по видам деятельности и видам перевозок пассажиров; - ежемесячное представление в министерство отчетов о недополученных доходах; - обеспечение установления и выплаты заработной платы работникам перевозчика в размере не менее размера, заложенного в расчет фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом; - предоставление отчетов о недополученных доходах, составленных на основании документов первичного учета; - ограничение расходов (пункты 19.1, 19.2 постановления Правительства Новосибирской области от 24.02.2014 № 83-п). <p>Так как данные требования в соответствии с постановлением Правительства РФ от 06.09.2016 № 887 устанавливаются только для субсидии на финансовое обеспечение затрат, а не субсидий на возмещение недополученных доходов.</p> <p>Субсидии на возмещение недополученных доходов и возмещения затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг предоставляются без требования последующего подтверждения использования полученных средств получателями субсидий в соответствии с условиями и (или) целями предоставления</p>	

Замечания	Предложения
<p>субсидий, пункт 9 постановления Правительства РФ от 06.09.2016 № 887.</p> <p>К данным субсидиям предъявляются только общие требования, указанные в пунктах 2 - 6 постановления Правительства РФ от 06.09.2016 № 887. Перечень дополнительных требований определен пунктом 9 указанного постановления и является исчерпывающим и не подлежит расширенному толкованию.</p> <p>Обязанность по ведению раздельного учета доходов (расходов), возлагается подпунктом 14 пункта 1 статьи 251 Налогового кодекса Российской Федерации. При этом только в рамках целевого финансирования.</p> <p>Субсидия на возмещение недополученных доходов и возмещения затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг не является целевым финансированием, не освобождается от налогообложения и следовательно, на получателя субсидии не может быть возложена дополнительная, законно не обоснованная обязанность по ведению раздельного учета.</p>	
<p>13. Муниципальное унитарное предприятие «Сузунское пассажирское автотранспортное предприятие»</p>	
<p>1. Затруднительно вести раздельный учет по видам перевозок в связи с использованием одних автобусов на разных видах перевозок (подпункт 6 пункта 5 Порядка).</p> <p>2. Несоответствие размера субсидии сверх стоимости ЕСПБ сумме недополученных доходов за совершенные гражданами поездки по ЕСПБ</p> <p>3. Низкая стоимость 1 пассажирокилометра по межмуниципальным маршрутам во внутриобластном сообщении.</p>	<p>1. Допустить возможность предоставления справок из налоговой инспекции в электронном виде в связи с удаленностью ИМНС и большим сроком формирования ответа на запрос.</p> <p>2. Своевременно пересматривать норматив удельных затрат, так как субсидия не покрывает расходы и предприятия работают в убыток.</p>
<p>14. Общество с ограниченной ответственностью «Сибтрансавто»</p>	
<p>1. Требования о направлениях расходов, о запрете приобретения получателями субсидий средств иностранной валюты, требования к отчетности, подтверждения использования полученных средств получателями субсидий должны быть установлены только к субсидии на финансовое обеспечение затрат, которое не является предметом отношений, при организации пассажирских перевозок.</p> <p>Субсидии на возмещение недополученных</p>	<p>Исключить из Порядка № 2 подпункты 3 и 5 пункта 6, пункты 19.1, 19.2.</p>

Замечания	Предложения
<p>доходов и возмещения затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг предоставляются без требования последующего подтверждения использования полученных средств получателями субсидий в соответствии с условиями и (или) целями предоставления субсидий, пункт 9 постановления Правительства РФ от 06.09.2016 № 887.</p> <p>К данным субсидиям предъявляются только общие требования, указанные в пунктах 2 - 6 постановления Правительства РФ от 06.09.2016 № 887. Перечень дополнительных требований определен пунктом 9 указанного постановления и является исчерпывающим и не подлежит расширенному толкованию.</p> <p>При этом хотелось бы отметить, что обязанность по ведению раздельного учета доходов (расходов), возлагается подпунктом 14 пункта 1 статьи 251 Налогового кодекса Российской Федерации. При этом только в рамках целевого финансирования. Субсидия на возмещение недополученных доходов и возмещения затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг не является целевым финансированием.</p> <p>2. Представление отчетов о недополученных доходах для получения субсидии является избыточным требованием.</p> <p>3. Порядок №2 противоречит пункту 3 статьи 78 Бюджетного кодекса РФ, а также противоречат постановлению Правительства РФ от 06.09.2016 № 887, так как устанавливают дополнительные ограничения и необоснованные обязанности на получателей субсидии, тем самым ограничивая свободу предпринимательской деятельности, увеличивает финансовые затраты получателя субсидий. В частности, избыточными являются следующие требования:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ведение раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности и видам перевозок пассажиров; - ежемесячное представление в министерство отчетов о недополученных доходах; - обеспечение установления и выплаты заработной платы работникам перевозчика в 	

Замечания	Предложения
<p>размере не менее размера, заложенного в расчет фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом;</p> <p>- предоставление отчетов о недополученных доходах, составленных на основании документов первичного учета;</p> <p>- ограничение расходов (пункты 19.1, 19.2 Порядка №2).</p> <p>Данные требования в соответствии с постановлением Правительства РФ от 06.09.2016 № 887 устанавливаются только для субсидии на финансовое обеспечение затрат, а не для субсидий на возмещение недополученных доходов.</p>	
<p>15. Общество с ограниченной ответственностью производственно коммерческое предприятие «Лига – Т»</p>	
<p>Замечания аналогичны замечаниям Общества с ограниченной ответственностью «Сибтрансавто».</p>	<p>Предложения аналогичны предложениям Общества с ограниченной ответственностью «Сибтрансавто».</p>
<p>16. Общество с ограниченной ответственностью «ПАТП-6»</p>	
<p>Замечания аналогичны замечаниям Общества с ограниченной ответственностью «Сибтрансавто».</p>	<p>Предложения аналогичны предложениям Общества с ограниченной ответственностью «Сибтрансавто».</p>

Все перечисленные замечания и предложения рассмотрены по существу в разделе 3 настоящего заключения («Выводы по результатам экспертизы»).

3. Выводы по результатам экспертизы

3.1. Вводные замечания

Как сообщалось ранее, вопросы осуществления предпринимательской деятельности (перевозчиков) затрагиваются двумя приложениями к Постановлению Правительства Новосибирской области № 83-п. Поэтому именно они вошли в предмет анализа.

При этом анализ Порядка № 1 проведён в разделе 3.2 настоящего заключения, а Порядка № 2 — в разделе 3.3 настоящего заключения.

3.2. Анализ Порядка № 1

Обозначение субсидии в наименовании Порядка № 1 детерминирует её экономическую сущность: такая субсидия предоставляется для того, чтобы стимулировать перевозчиков осуществлять перевозки, в противном случае не приносящие прибыли или, тем более, влекущие убытки.

Часть расходов перевозчика не зависит от количества перевозимых пассажиров (внесение платы за арендуемые транспортные средства или места их хранения и ремонта, обязательное страхование, приобретение транспортных

средств и постановка их на учёт, выплата заработной платы, расходы на технический осмотр транспортных средств, коммунальные расходы и иные), другая часть определяется несколькими параметрами, на некоторые из которых может влиять совокупный вес пассажиров, зависящий в том числе от их количества (приобретение топлива, ремонт транспортных средств). Это означает, что при прочих равных экономически обоснованный тариф должен быть приемлемым для такого количества пассажиров, которые вносят совокупную провозную плату, покрывающую приходящуюся на соответствующий маршрут долю расходов, не зависящих от количества перевозимых пассажиров, и при этом быть не меньше, чем частное от деления приходящейся на соответствующее транспортное средство доли расходов, зависящих от количества перевозимых пассажиров, на количество таких пассажиров. Соблюдение последнего условия не обязательно, если «первая часть» тарифа обеспечивает приходящийся на каждое транспортное средство совокупный доход, превышающий разницу между доходом от «второй части» тарифа и расходами на каждое транспортное средство, зависящими от количества перевозимых пассажиров.

В том случае, когда перевозчик самостоятельно устанавливает тариф, он имеет возможность регулировать спрос. Если при этом равновесная цена не оказывается меньше, чем приходящаяся на одного пассажира разница между доходом от «второй части» тарифа и расходами на каждое транспортное средство, зависящими от количества перевозимых пассажиров, или оказывается меньше, но эта разница компенсируется за счёт «первой части» тарифа, то перевозчик способен работать безубыточно. Если при этом он получает прибыль, то не нуждается в предоставлении субсидий.

В том случае, когда перевозчик обязан применять установленный тариф и из-за этого не получает прибыль (включая случаи, когда он несёт убытки), деятельность перевозчика должна стимулироваться внешними факторами, которым в данном случае является рассматриваемая субсидия.

Пункт 3 Порядка № 1 устанавливает перечень лиц, которым может предоставляться субсидия. При этом получатель субсидии должен:

1) являться индивидуальным предпринимателем или юридическим лицом, но не государственным или муниципальным учреждением;

2) быть допущен к деятельности по перевозке пассажиров и багажа на территории Новосибирской области «в установленном порядке в соответствии со статьёй 39 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ „Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“¹², статьёй 12 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ „О железнодорожном транспорте в Российской Федерации“ и статьёй 95 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации»

¹² Далее — Закон об организации пассажирских перевозок.

Федерации»;

3) являться стороной договора или государственного контракта на осуществление регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам;

4) для таких перевозок использовать принадлежащие ему на праве собственности или ином праве транспортные средства.

Необходимо заметить, что перевозчиками могут являться только юридические лица и индивидуальные предприниматели. Так, согласно части 1 статьи 1 Федерального закона от 4 мая 2011 года № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», указанный нормативный акт регулирует отношения, возникающие между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, *юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями* в связи с осуществлением лицензирования отдельных видов деятельности. При этом к числу лицензируемых частью 1 статьи 12 обозначенного федерального закона отнесены деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров (пункт 20); деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя (пункт 24); деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров (пункт 25).

Следует также иметь в виду, что Порядок № 1 принят в соответствии со статьёй 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации, из наименования которой («Предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам») и заимствованы организационно-правовые формы юридических лиц, которые не могут быть получателями субсидий.

С учётом изложенного, министерство рассматривает указанное условие как обоснованное.

Второе условие, как сообщалось ранее, состоит в допуске к деятельности по перевозке пассажиров и багажа на территории Новосибирской области «в установленном порядке» в соответствии с тремя перечисленными статьями различных законов.

Во-первых, в пункте содержится ссылка на статью 39 Закона об организации пассажирских перевозок.

Указанная статья («Обеспечение реализации положений настоящего Федерального закона») состоит из 10 частей. Вопросам привлечения перевозчиков к осуществлению регулярных перевозок посвящены части 3–8 (в отношении перевозок, не оплачиваемых за счёт бюджетных средств) и 9 (в отношении перевозок, оплачиваемых за счёт бюджетных средств).

Часть 9 статьи 39 Закона об организации пассажирских перевозок устанавливает: «Регулярные перевозки, частично или полностью оплачиваемые

за счёт средств бюджетов субъектов Российской Федерации <...>, осуществляются в порядке, действовавшем до дня официального опубликования настоящего Федерального закона, в течение срока, по окончании которого в соответствии с графиком, предусмотренным документом планирования регулярных перевозок, в отношении данных перевозок должен быть заключён государственный <...> контракт. Указанный срок не может превышать пять лет со дня официального опубликования¹³ настоящего Федерального закона».

При этом, согласно пункту 5 статьи 790 Гражданского кодекса Российской Федерации, за счёт средств соответствующего бюджета транспортной организации компенсируются расходы, понесённые ей в связи с установлением льгот или преимуществ по провозной плате законом или иными правовыми актами. При этом пункты 17 и 18 части 1 статьи 3 Закона об организации пассажирских перевозок определяют следующие понятия следующим образом: регулярные перевозки по регулируемым тарифам — регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных органами государственной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления, и предоставлением всех льгот на проезд, утверждённых в установленном порядке; регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам — регулярные перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных перевозчиком.

Из изложенного следует, что перевозки по регулируемым тарифам (в том случае, когда по ним установлены льготы) оплачиваются за счёт соответствующего бюджета. Перевозки по нерегулируемым тарифам тоже могут подлежать такой оплате при наличии соглашения об этом¹⁴.

При этом общий порядок привлечения перевозчиков к осуществлению перевозок по муниципальным, межмуниципальным и смежным региональным маршрутам по регулируемым тарифам предусмотрен статьёй 14, а по нерегулируемым — статьями 17, 19, 21–24 Закона об организации пассажирских перевозок. Приведённые же положения части 9 статьи 39 указанного закона устанавливают такой порядок на переходный период, заканчивающийся 14 июля 2020 года. Постановлением Правительства Новосибирской области от 15 февраля 2017 года № 57-п был утверждён Документ планирования регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории Новосибирской области на 2018–2019 годы, согласно пункту 6 которого (строка № 7 таблицы, не считая заголовка), заключение государственных контрактов об осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным автобусным маршрутам регулярных перевозок на территории Новосибирской области по регулируемым тарифам будет осуществляться с III квартала 2019 года. Вместе с тем срок

¹³ День официального опубликования — 14 июля 2015 года, (<http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201507140008>).

¹⁴ Часть 1 статьи 20 Закона об организации пассажирских перевозок.

действия Постановления № 83-п, как следует из его наименования, выходит за обозначенные временные рамки.

Таким образом, в период с момента перехода на систему государственных контрактов и до окончания срока действия Постановления № 83-п анализируемая ссылка будет являться некорректной. Кроме того, буквальное применение данной нормы запрещает предоставлять субсидии тем перевозчикам, которые допущены к деятельности по перевозке пассажиров на территории Новосибирской области в соответствии со статьёй 14 Закона об организации пассажирских перевозок, а не статьёй 39. Однако экономическая природа предоставляемой субсидии исключает возможность её произвольного предоставления или непредоставления в зависимости от порядка привлечения перевозчика. Следовательно, **данное положение будет необоснованно ограничивать возможность получения субсидий перевозчиками, с которыми будет заключён государственный контракт на осуществление регулярных перевозок.**

Во-вторых, анализируемый пункт ссылается на статью 12 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Указанная статья носит название «Основные требования к перевозчику». Согласно абзацу шестому пункта 1 указанной статьи, перевозчик обязан «заключить соответствующие договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры (за исключением случаев, если перевозчик осуществляет перевозки в пределах принадлежащей ему инфраструктуры), существенными условиями которых являются организация вагонопотоков, регулирование обращения вагонов и локомотивов, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из перевозок железнодорожным транспортом». Абзац седьмой того же пункта устанавливает, что в случае перевозки пассажиров в прямом железнодорожном сообщении (с участием нескольких владельцев инфраструктур) перевозчик до заключения договора перевозки обязан иметь договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры и согласовать такую перевозку со всеми владельцами инфраструктур, которые участвуют в осуществлении перевозки.

Собственно порядок допуска перевозчика к осуществлению перевозок железнодорожным транспортом, как полагает министерство, предусмотрен Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации¹⁵. Так, в части 1 статьи 50 указанного федерального закона указано: «Для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа перевозчики заключают с владельцем инфраструктуры договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры», частью 1 статьи 52 предусмотрено: «Для перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа доступ к инфраструктуре предоставляется перевозчикам на основании графика движения пассажирских поездов. Сроки ввода в действие графика движения пассажирских поездов устанавливаются

¹⁵ Федеральный закон от 10 января 2003 года № 18-ФЗ.

федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта. Владельцы инфраструктур разрабатывают график движения пассажирских поездов на основании подаваемых не позднее чем за семь месяцев до ввода графика движения в действие обращений перевозчиков о включении пассажирских поездов в такой график. Разработка указанного графика завершается не позднее чем за четыре месяца до ввода их в действие. При разработке графика движения пассажирские поезда имеют приоритет перед грузовыми поездами».

С учётом изложенного министерство полагает, что и данная нормативная ссылка сделана некорректно, и исправление этого недостатка представляется целесообразным. Данное обстоятельство, однако, не влечёт возникновения необоснованных препятствий к осуществлению предпринимательской деятельности, поскольку норма федерального закона, обозначенная в анализируемом положении, соответствует собственно порядку привлечения перевозчика к осуществлению перевозок железнодорожным транспортом, а не устанавливает альтернативный порядок.

В-третьих, в данном пункте содержится ссылка на статью 95 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

Согласно пункту 1 указанной статьи, сроки перевозок пассажиров и их багажа устанавливаются согласно расписанию движения судов, разрабатываемому перевозчиком в соответствии с правилами оказания услуг. Такие нормы содержатся в пункте 7 и 8 Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте, утверждённых постановлением Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2003 года № 72.

С учётом изложенного, третья ссылка на нормативные акты Российской Федерации, сделанная в анализируемом пункте, представляется министерству корректной, обоснованной и не затрудняющей необоснованно осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности.

Третье условие также представляется обоснованным, поскольку именно факт государственного регулирования тарифов и является одним из необходимых экономических оснований для установления данной субсидии.

Четвёртое обозначенное условие сводится к наличию у перевозчика транспортных средств на законных основаниях. При его несоблюдении перевозчик физически не сможет осуществлять действия, в связи с совершением которых установлена рассматриваемая субсидия. Поэтому министерство полагает, что в этой части Постановление № 83-п не создаёт необоснованных препятствий к осуществлению предпринимательской деятельности.

Пункт заканчивается словами «с учётом заключённых муниципальных контрактов». При этом из его содержания неясно, какие именно действия должны производиться с таким учётом: ни к одному из используемых в данном предложении причастий или глаголов («являются», «допущенные», «установленном», «использующие», «принадлежащее») данная фраза явно не относится, словосочетание «[перевозчики], использующие принадлежащее

им на праве собственности имущество для *перевозки* пассажиров <...> с учётом заключённых муниципальных контрактов» также представляется не раскрывающим смысл данного предложения в обозначенной части.

Как показывает анализ Порядка № 1, муниципальные контракты упоминаются также в пунктах 6 (подпункты 1 и 2), согласно которому наличие такового является одним из альтернативных условий предоставления субсидии. Кроме того, субсидии, предоставляемые в связи с заключением муниципального контракта, являются составной частью одного из параметров формулы расчёта субсидии, предоставляемой в соответствии с Порядком № 1 (S_k).

Таким образом, наличие муниципального контракта действительно должно учитываться, в связи с чем рассматриваемый фрагмент не может признаваться необоснованно затрудняющим осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности. Однако министерство считает целесообразным предложить разработчику акта изменить формулировку указанного фрагмента на синтаксически более корректную.

При этом следует заметить, что Порядок № 1 содержит сходные по своему характеру, но отличные по содержанию положения, а именно в пунктах 5 и 6. Министерство полагает необходимым соотнести указанные пункты.

Как сообщалось ранее, одним из оснований принятия Порядка № 1 является статья 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации. Согласно части 3 указанной статьи, нормативные правовые акты, регулирующие предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, должны соответствовать общим требованиям, установленным Правительством Российской Федерации. Такие общие требования (далее — Общие требования) были утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 6 сентября 2016 года № 887 (далее — Постановление № 887).

Пункт 2 Общих требований определяет содержание соответствующих нормативных актов. Согласно подпунктам «а» и «б» названного пункта, они должны содержать общие положения о предоставлении субсидий, а также условия и порядок предоставления субсидий. При этом подпункт «а» пункта 2 Общих требований конкретизируется в пункте 3, а подпункт «б» пункта 2 — в пункте 4 Общих требований.

Согласно подпункту «г» пункта 3 Общих требований, в целях определения общих положений о предоставлении субсидий в соответствующих нормативных актах указываются, в частности, «категории и (или) критерии отбора получателей субсидий, имеющих право на получение субсидий, отбираемых исходя из указанных критериев, в том числе по итогам конкурса, с указанием в правовом акте порядка проведения такого отбора (за исключением случаев, когда получатель субсидии определяется в соответствии с законом (решением) о бюджете)».

Согласно подпунктам «е» и «ж» пункта 4 Общих требований, при определении условий и порядка предоставления субсидий указываются, в частности, требования (в том числе установленные самим нормативным

актом, регулирующим предоставление субсидии), которым должны соответствовать получатели субсидии «на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется заключение соглашения (либо принятие решения о предоставлении субсидии, если правовым актом, регулирующим предоставление субсидий в порядке возмещения затрат (недополученных доходов) в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, не предусмотрено заключение соглашения), или на иную дату, определённую правовым актом».

Понятия «критерии отбора» и «требования» в Постановлении № 887 не определены. Согласно Большому толковому словарю под редакцией С. А. Кузнецова, одно из значений слова «требование» — правило, условие, обязательное для выполнения¹⁶, а критерий — это признак, на основании которого производится оценка, определение или классификация чего-либо¹⁷. Таким образом, буквальное толкование не исключает установления в качестве критерия отбора получателя субсидии выполнение какого-либо требования.

Вместе с тем, исходя из структуры Общих требований, основное назначение критериев отбора, а равно категорий состоит в том, чтобы среди существующих потенциальных получателей субсидий отобрать тех, которые в наибольшей степени отвечают целям предоставления субсидии. Соблюдение же установленных требований к таким, отобранным лицам является дополнительным условием получения субсидии (что не исключает необходимости установления лишь обоснованных требований).

Таким образом, внешнее отличие критериев отбора, а равно категорий лиц, имеющих право на получение субсидий, от требований к получателям субсидий, состоит в том, что соответствие им (критериям, категориям) обладает самостоятельным экономическим смыслом, не связанным с получением субсидии. Требования же суть такие обязанности, в том числе предусмотренные законодательством, уже действовавшим в момент принятия нормативного акта, регулирующего предоставление субсидии, соблюдение которых обоснованно необходимо для целей получения соответствующей субсидии.

С этой точки зрения рассматриваемый пункт содержит — критерии отбора перевозчиков, ни один из которых, по мнению министерства, не ограничивает необоснованно доступ перевозчиков к получению субсидии. При этом необходимо заметить, что критерии содержатся также в пункте 5 Порядка № 1, содержание которого, как показано далее, отлично от пункта 3.

Пункт 5 Порядка № 1 устанавливает критерии, которым должны соответствовать перевозчики на момент заключения договора о предоставлении субсидии или государственного контракта¹⁸. Их перечень и анализ приводится

¹⁶ См. <http://gramota.ru/slovari/dic/?bts=x&word=требование>

¹⁷ См. <http://gramota.ru/slovari/dic/?bts=x&word=критерий>

¹⁸ Точная формулировка: «Перевозчики, претендующие на получение субсидий, при заключении договора о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов или государственного контракта, заключённого в порядке, установленном законодательством Российской

далее.

При этом обращает на себя внимание тот факт, что пункт предусматривает два разных момента, на которые перевозчик должен соответствовать установленным критериям. Однако сущность критериев отбора состоит в том, что соответствие им должно иметь место в момент отбора, что исключает возможность их установления на заведомо более раннюю или позднюю дату. Кроме того, таким образом перевозчики, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров и багажа по регулируемым тарифам на основании государственного контракта, ставятся в дискриминационное положение по сравнению с теми, кто осуществляет указанную деятельность по иным основаниям. Однако экономических оснований для такой, сугубо формальной дифференциации перевозчиков по признаку «основание начала осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа» министерство не находит.

С учётом изложенного, пункт 5 Порядка № 1 в той части, в которой он устанавливает необходимость соответствия установленным подпунктами этого пункта критериям на момент заключения договора о предоставлении субсидии или государственного контракта, необоснованно ставит перевозчиков в неравное положение.

Следует заметить, что несоответствие установленным критериям, в частности исходя из пунктов 6 и 10 Порядка № 1, влечёт отказ в заключении договора о предоставлении субсидии и, следовательно, непредоставление субсидии.

1) государственная регистрация юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в соответствии с Федеральным законом от 08.08.2001 № 129-ФЗ «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» и осуществление деятельности на территории Новосибирской области

Поскольку, как следует из пункта 3 Порядка № 1, получателями субсидии могут являться юридические лица, за исключением государственных (муниципальных) учреждений, и индивидуальные предприниматели, то данный критерий фактически повторяет первое условие указанного пункта.

Осуществление деятельности на территории Новосибирской области министерство также рассматривает как обоснованное требование, поскольку государственное регулирование тарифов по перевозке пассажиров Новосибирской областью может напрямую затрагивать только тех перевозчиков, которые обязаны применять такие тарифы. Несоответствие же перевозчика данному критерию исключает такую обязанность. В этой части подпункт отчасти соответствует второму условию, указанному в пункте 3 Порядка № 1.

2) наличие лицензии, действие которой не приостановлено и не аннулировано, на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров соответствующим видом транспорта в соответствующем сообщении

Как сообщалось ранее, перевозка пассажиров и автомобильным, и железнодорожным, и внутренним водным транспортом — лицензируемые виды деятельности, за некоторыми исключениями. Следовательно, несоответствие данному требованию исключает возможность законного осуществления перевозок пассажиров. Поскольку такие перевозки являются неотъемлемым условием получения субсидии, министерство полагает, что рассматриваемое положение обоснованно. Кроме того, как представляется, наличие лицензии является неотъемлемой составляющей допуска к деятельности по перевозке пассажиров (второе условие пункта 3 Порядка № 1).

3) наличие на праве собственности или на ином законном основании транспортных средств, соответствующих по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров (автобусов, судов, электропоездов), в количестве, достаточном для обеспечения перевозок по маршрутам регулярного сообщения в соответствии с расписанием, утверждённым или согласованным министерством

При несоблюдении требований данного подпункта перевозчик физически не в состоянии осуществлять перевозку пассажиров. Это исключает возможность экономически оправданного предоставления такому лицу субсидии, поскольку она носит компенсационный характер. Поэтому министерство полагает, что анализируемый подпункт не затрудняет необоснованно осуществление предпринимательской или инвестиционной деятельности. Содержательно, как представляется, он соответствует четвёртому условию пункта 3 Порядка № 1.

4) наличие законного права на использование объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, внутренних водных путей, отвечающих требованиям правил безопасности, в том числе производственно-технологических комплексов, а также автовокзалов и автостанций и иных сооружений, предназначенных для обслуживания пассажиров и персонала перевозчиков при выполнении пассажирских перевозок автомобильным транспортом

Как было показано выше, порядок допуска перевозчика к осуществлению железнодорожных перевозок и состоит в заключении соглашения между ним и владельцами объектов транспортной инфраструктуры, использование которой предполагается. В этой части подпункт соответствует второму условию пункта 3 Порядка № 1.

Однако при этом необходимо учитывать, что рассматриваемый подпункт устанавливает необходимость наличия законного права на использование объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, отвечающих требованиям правил безопасности — что не находит своего отражения в пункте 3 Порядка № 1.

Согласно пункту 1 статьи 6 Кодекса внутреннего водного транспорта

Российской Федерации, оказание услуг по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и других услуг внутреннего водного транспорта осуществляются на платной основе в соответствии с гражданским законодательством с учётом особенностей, предусмотренных пунктом 2 указанной статьи. Согласно пунктам 3 и 5 той же статьи, размер платы за услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей определяется в договорном порядке или в соответствии с законодательством о естественных монополиях, в зависимости от того, является ли оказывающее такие услуги лицо субъектом естественной монополии. При этом постановлением Правительства Российской Федерации от 23 апреля 2008 года № 293 утверждён Перечень услуг субъектов естественных монополий по использованию инфраструктуры внутренних водных путей, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством, куда включены обеспечение безопасности плавания судов по внутренним водным путям (пункт 1), навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов по внутренним водным путям (пункт 2), обеспечение прохода судов по судоходным гидротехническим сооружениям (пункт 5). Как представляется министерству, такие услуги необходимы для осуществления перевозок внутренним транспортом. Вместе с тем ни одному из условий пункта 3 Порядка № 1 необходимость заключения таких договоров не соответствует, в частности их заключение не является составной частью допуска перевозчика к осуществлению перевозок.

Таким образом, между пунктами 3 и 5 Порядка № 1 в обозначенной части имеет место противоречие, так как, согласно пункту 3, перевозчики, не обладающие законным правом на использование транспортной инфраструктуры внутренних водных путей, имеют право на получение субсидии, а согласно пункту 5 (подпункту 4) — нет.

Согласно пункту 8 части 1 статьи 3 Закона об организации пассажирских перевозок, автовокзал и автостанция — *объекты транспортной инфраструктуры*, включающие в себя комплексы зданий, сооружений, которые размещены на специально отведённых территориях, предназначены для оказания услуг пассажирам и перевозчикам при осуществлении регулярных перевозок и оборудование которых соответствует установленным требованиям. Порядок пользования объектами транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта определён статьёй 34 указанного закона. Согласно части 1 этой статьи, владелец такого объекта не вправе отказывать в пользовании услугами на данном объекте перевозчику, получившему право осуществлять регулярные перевозки по маршруту, в состав которого включён данный объект. Таким образом, сам факт наличия права на осуществление перевозок влечёт получение права пользования объектами транспортной инфраструктуры. Исключение составляют только платные услуги, которые, согласно части 3 статьи 34 Закона об организации пассажирских перевозок, оказываются на основании договора. Поскольку анализируемый подпункт не конкретизирует, какими именно правами использования должен обладать перевозчик, то, следовательно, рассматриваемое условие выполняется в случае,

если перевозчик допущен к осуществлению регулярных перевозок. В этой части, следовательно, рассматриваемый подпункт соответствует пункту 3 Порядка № 1.

Вместе с тем, помимо автовокзалов и автостанций перевозчик должен обладать законным правом на использование «иных сооружений, предназначенных для обслуживания пассажиров и персонала перевозчиков при выполнении пассажирских перевозок автомобильным транспортом». Однако данному требованию нет соответствия в пункте 3 Порядка № 1.

Следовательно, если перевозчик не обладает законным правом на использование иных (помимо автовокзалов и автостанций) сооружений, предназначенных для обслуживания пассажиров и персонала перевозчиков при выполнении пассажирских перевозок автомобильным транспортом, то, согласно пункту 3 Порядка № 1, он имеет право на получение субсидии, а в соответствии с пунктом 5 (подпунктом 4) — нет.

В остальной части в силу сказанного рассматриваемый подпункт не затрудняет необоснованно осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности.

5) наличие производственной базы автомобильного транспорта, законного права на использование инфраструктуры железнодорожного транспорта, пунктов отстоя судов при судоходстве по внутренним водным путям, обеспечивающих техническое обслуживание, ремонт и хранение автобусов, судов, электропоездов

Если преобразовать данный подпункт в перечень вытекающих из него обязанностей, то он будет представлен в следующем виде:

1) перевозчик должен обладать производственной базой автомобильного транспорта, обеспечивающей техническое обслуживание, ремонт и хранение автобусов;

2) перевозчик должен обладать законным правом на использование инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечивающей техническое обслуживание, ремонт и хранение электропоездов;

3) перевозчик должен обладать пунктами отстоя / законным правом на использование пунктов отстоя, обеспечивающих техническое обслуживание, ремонт и хранение судов.

В каждом из трёх пунктов подразумевается перевозчик, осуществляющий соответствующие виды перевозок.

При этом пункт 1 обязывает, во-первых, обладать производственной базой автомобильного транспорта, которая, во-вторых, обеспечивала бы техническое обслуживание, ремонт и хранение автобусов. Следует заметить, что данные требования отчасти обусловлены требованиями иных норм права.

Так, согласно части 1 статьи 33 Закона об организации пассажирских перевозок, в отсутствие водителя стоянка транспортного средства, используемого для осуществления регулярных перевозок, с двадцати двух часов вечера до шести часов утра должна осуществляться на парковках, соответствующих требованиям, установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке

государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Подпунктом «а» пункта 4 Положения о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012 года № 280, предусмотрено следующее лицензионное требование: «наличие у соискателя лицензии (лицензиата) принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств».

Обращает на себя внимание также и разница между приведёнными нормами и анализируемым подпунктом в рассматриваемой части. Так, в случае заключения договора со специализированной организацией при отсутствии у перевозчика помещения и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств он не соответствует предусмотренным требованиям, и, следовательно, договор с ним не может быть заключён.

Комиссия Ростовского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в решении от 19 марта 2014 года (номер дела: 229/04), ссылаясь также на судебную практику, указала:

«С позиции норм федерального законодательства <...> способ выполнения требований о хранении, обслуживании и ремонте транспортных средств (посредством приобретения необходимых помещений и оборудования либо посредством заключения договоров со сторонними организациями на выполнения такого рода работ, услуг) не влияет на безопасность перевозок.

В этой связи неначисление конкурсных баллов перевозчикам, заключившим договоры о хранении, техническом обслуживании и ремонте транспортных средств <...>, создаёт для них дискриминационные условия участия в конкурсе».

Несмотря на то, что в Порядке № 1 речь идёт не о конкурсе, сходство с рассмотренной ситуацией состоит в наличии разного состава прав перевозчика в зависимости от того, каким из допустимых способов соблюдения лицензионных требований он воспользовался.

Министерство полагает, что для целей соблюдения баланса интересов перевозчиков и бюджета Новосибирской области допустимо ограничивать максимальную приходящуюся на маршрут сумму подлежащих компенсации расходов на хранение, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, экономически обоснованной. При расчёте такой экономически обоснованной максимальной суммы, как правило, должны учитываться средние цены, существующие на рынке. В этом случае те перевозчики, которые выбрали более дорогой способ хранения, технического обслуживания и ремонта, будут получать меньший процент компенсации и экономическими

методами стимулироваться к поиску более выгодных способов совершения указанных действий. В случае же, который имеет место в настоящий момент, те перевозчики, которые выбрали один из допустимых способов соблюдения лицензионных требований, полностью лишаются права на получение субсидии. Министерство полагает, что **таким образом на перевозчиков пассажиров автомобильным транспортом необоснованно возлагается обязанность по самостоятельному обслуживанию и ремонту транспортных средств под угрозой непредоставления субсидии.**

Необходимо также заметить, что понятие «производственная база автомобильного транспорта» не определено в действующих нормативных правовых актах. В этом смысле содержание соответствующего требования можно рассматривать как неоднозначное. Одно из неюридических определений этого термина таково: совокупность зданий, сооружений, оборудования и оснастки, предназначенных для хранения, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, а также создания необходимых условий для высокопроизводительного труда персонала¹⁹. Вместе с тем в апелляционном определении по делу № А70-12922/2009 арбитражный суд, представляя позицию одной из сторон, указал, что «на двух спорных земельных участках находится *производственно-техническая база* <...>, под которой понимается совокупность зданий, сооружений, оборудования, оснастки и инструмента, предназначенных для технического обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава, а также создания необходимых условий работы для персонала». Тот же термин используется в Положении о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утверждённом Министерством автомобильного транспорта РСФСР 20 сентября 1984 года. Так, согласно пункту 2.2.8 указанного акта, «средства технического обслуживания и ремонта предусматривают... *производственно-техническую базу* (здания, сооружения, оборудование), размещённую на автотранспортных и специализированных предприятиях по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава».

Поскольку несоблюдение данного требования влечёт отказ в заключении договора о предоставлении субсидии, перевозчик должен заранее понимать его содержание, чтобы в необходимых случаях выполнить действия, направленные на соблюдение этого требования.

Для перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров внутренним водным транспортом и железнодорожным транспортом, аналогичные обязанности действующим законодательством не предусмотрены. Поэтому данное требование, предъявляемое к ним, может иметь только экономические основания и, следовательно, влечь не непредоставление субсидии, а выплату её в меньшем размере. Наличие в нормативном акте такого последствия невыполнения требования, как невыплата субсидии на возмещение недополученных доходов и понесённых затрат, фактически равносильно

¹⁹ С. В. Шумик, Е. Л. Савич. Техническая эксплуатация автомобилей. — Минск, 1996. — С. 263.

установлению соответствующей этому требованию обязанности.

С учётом изложенного министерство полагает, что рассматриваемый подпункт **необоснованно возлагает на перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров внутренним водным транспортом и железнодорожным транспортом, не предусмотренные законодательством Российской Федерации обязанности.**

Представляется, что для устранения выявленных недостатков данный подпункт с учётом контекста следует переформулировать таким образом, чтобы он не возлагал на перевозчиков не предусмотренные нормативными правовыми актами обязанности, например: «5) наличие у перевозчика законного права на использование в ночное время парковки, соответствующей требованиям, утверждённым приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 апреля 2016 года № 108 (только для перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки автомобильным транспортом); 5.1) наличие у перевозчика на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств (только для перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки автомобильным транспортом)».

Однако необходимо при этом учитывать, что в любом случае **между пунктом 3 и подпунктом 5 пункта 5 Порядка № 1 имеется противоречие, поскольку первый из них не ограничивает право перевозчиков, не соответствующих второму, получать субсидию.** Министерство рекомендует также устранить это несоответствие.

б) ведение перевозчиком (для многопрофильных организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих кроме перевозок пассажиров иные виды деятельности) отдельного учёта доходов и расходов по видам деятельности и видам перевозок пассажиров — в случае выполнения перевозок пассажиров несколькими видами транспорта или в нескольких видах сообщения или заказных перевозок

Как следует из формулировки приведённой нормы, данная обязанность распространяется только на «многопрофильные» организации и таких индивидуальных предпринимателей, которые осуществляют, кроме перевозок пассажиров, иные виды деятельности. По мнению министерства, это связано с тем, что при указанных обстоятельствах выявление из сводных данных сведений о доходах и о расходах в связи с осуществлением перевозок может вызывать затруднения. Действительно, как следует из подпункта «в» подпункта 1, подпункта «к» подпункта 2 и подпункта «д» подпункта 3 пункта 7 Порядка № 1, размер предоставляемой субсидии не может превышать размер «возможных фактических» убытков перевозчика от перевозки пассажиров соответствующим видом транспорта по маршрутам регулярных перевозок. В этом смысле перечисленные нормы соответствуют друг другу.

Министерство считает возможным согласиться с необходимостью

установления указанного критерия.

7) учёт выполненных рейсов с применением технологий ГЛОНАСС, в том числе выполненных рейсов без нарушения расписания движения, перевезённых пассажиров и выполненного пассажирооборота, использование автоматизированной системы учёта поездок граждан при её наличии на территории муниципального образования, а в случае её отсутствия — использование материалов регулярного обследования пассажиропотоков, проводимого не менее двух раз в год по методике, утверждённой министерством: в период с 1 апреля по 30 сентября и с 1 октября по 31 марта

Анализируемый подпункт не находит своего отражения в пункте 3 Порядка № 1. При этом учёт выполненных рейсов с применением технологий ГЛОНАСС позволяет перевозчику отслеживать соблюдение или несоблюдение его работниками расписания движения транспортных средств и маршруты их движения, то есть обладает самостоятельной экономической ценностью, в связи с чем может рассматриваться в качестве критерия отбора.

С помощью автоматической системы учёта поездок граждан или регулярного обследования пассажиропотоков можно выявить количество, примерное количество или среднее количество перевозимых пассажиров. Такая информация может обладать самостоятельной экономической ценностью для целей контроля учёта доходов. По этой причине выполнение одного из указанных условий также может рассматриваться в качестве критерия для отбора.

При этом следует учитывать, что данные критерии министерство полагает обоснованными, поскольку и количество выполненных рейсов, и доход перевозчика от осуществления перевозок по маршруту имеют значение для расчёта предоставляемой субсидии.

С учётом изложенного министерство считает, что анализируемый подпункт не затрудняет необоснованно осуществление предпринимательской деятельности перевозчиков.

Вместе с тем, согласно пункту 3 Порядка № 1, несоответствие данному критерию не лишает перевозчика права на получение субсидии, то есть между ним и подпунктом 7 пункта 5 Порядка № 1 имеется противоречие.

8) отсутствие в отношении перевозчика процесса ликвидации, реорганизации или банкротства в соответствии с законодательством Российской Федерации или приостановления деятельности в порядке, предусмотренном Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях

Само по себе данное требование не вполне обоснованно, поскольку субсидия направлена на компенсацию недополученных доходов и расходов. Однако с учётом применяемой формулы 4 (пункт 7 Порядка № 1) его неприменение невозможно. Формула 4 по своему характеру, как будет показано далее, направлена на невозможность избыточного обогащения за счёт предоставляемой субсидии.

При употреблении в данном контексте термина «требование», а не «критерий отбора», имелось в виду следующее. Абзац четвёртый подпункта «е»

пункта 4 Общих требований предусматривает аналогичное *требование* к получателям субсидий, которое может предусматриваться или не предусматриваться нормативными актами, регулирующими их предоставление: «получатели субсидий — юридические лица не должны находиться в процессе реорганизации, ликвидации, банкротства, а получатели субсидий — индивидуальные предприниматели не должны прекратить деятельность в качестве индивидуального предпринимателя (в случае, если такое требование предусмотрено правовым актом)». Кроме того, между подпунктом 8 пункта 5 и пунктом 3 Порядка № 1 имеется противоречие, не позволяющее однозначно определить, является ли ликвидация, реорганизация или банкротство перевозчика основанием для отказа в заключении договора о предоставлении субсидии.

При этом сведения о соблюдении или несоблюдении данного требования, по мнению министерства, должны предоставляться получателем субсидии в простой письменной форме, поскольку в случае возникновения сомнений в их достоверности они могут быть проверены по открытым источникам: в картотеке арбитражных дел (<http://kad.arbitr.ru>) и онлайн-сервисе «Сообщения юридических лиц, опубликованные в журнале „Вестник государственной регистрации“» (<http://www.vestnik-gosreg.ru/publ/vgr>).

Кроме того, необходимо учитывать, что банкротство, реорганизация, а в некоторых случаях и ликвидация может быть прекращена. В этом случае соответствующее лицо, не заключившее договор о предоставлении субсидии, лишается возможности получать субсидию. В то же время заключение с ним договора о предоставлении субсидии само по себе не создаёт обязанность по её предоставлению в случае несоответствия перевозчика установленным требованиям.

С учётом изложенного, **подпункт 8 пункта 5 Порядка № 1 содержит избыточный критерий отбора получателей субсидии** и при необходимости подлежит перемещению в пункт 6 Порядка, содержащий требования к перевозчику.

9) получатели субсидий не должны являться иностранными юридическими лицами, а также российскими юридическими лицами, в уставном (складочном) капитале которых доля участия иностранных юридических лиц, местом регистрации которых является государство или территория, включённые в утверждаемый Министерством финансов Российской Федерации перечень государств и территорий, предоставляющих льготный налоговый режим налогообложения и (или) не предусматривающих раскрытия и предоставления информации при проведении финансовых операций (оффшорные зоны) в отношении таких юридических лиц, в совокупности превышает 50 процентов

Данное требование предусмотрено абзацем пятым подпункта «е» пункта 4 Общих требований в качестве обязательного. По этой причине вопрос об обоснованности такого требования находится вне компетенции министерства.

Однако по причинам, аналогичным изложенным при анализе подпункта 8 пункта 5 Порядка № 1, **данный критерий отбора перевозчиков является**

избыточным и при необходимости подлежит перемещению в пункт 6 Порядка, содержащий требования к перевозчику.

При этом сведения об участниках общества с ограниченной ответственностью доступны в Едином государственном реестре юридических лиц или на сайте <http://egrul.nalog.ru>, сведения об аффилированных лицах должны публиковаться на интернет-сайте акционерного общества (пункт 73.3 Положения о раскрытии информации эмитентами эмиссионных ценных бумаг от 30 декабря 2014 года № 454-П, принятого Центральным Банком Российской Федерации). Согласно абзацу тридцатому статьи 4 Закона РСФСР от 22 марта 1991 года № 948-1 «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках», для юридического лица аффилированными являются, в частности, лица, которые имеют право распоряжаться более чем 20 процентами общего количества голосов, приходящихся на голосующие акции либо составляющие уставный или складочный капитал вклады, доли данного юридического лица. Таким образом, акционерное общество, в уставном капитале которого доля участия иностранных юридических лиц, местом регистрации которых является государство или территория, включённые в утверждаемый Министерством финансов Российской Федерации перечень государств и территорий, предоставляющих льготный налоговый режим налогообложения и (или) не предусматривающих раскрытия и предоставления информации при проведении финансовых операций (оффшорные зоны) в отношении таких юридических лиц, в совокупности превышает 50 процентов, является аффилированным лицом, а следовательно, такая информация подлежит опубликованию.

Пункт 6 Порядка № 1 устанавливает перечень условий, при соблюдении которых перевозчикам, соответствующим требованиям пункта 5 Порядка № 1, предоставляется субсидия. Причём соблюдение таких условий должно иметь место «на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решения о предоставлении субсидии».

Согласно подпункту «л» пункта 4 Общих требований, при определении условий и порядка предоставления субсидий в нормативном акте, регулирующем предоставлении субсидии может указываться иная (не предусмотренная иными подпунктами указанного пункта) информация, определённая в правовом акте. Следовательно, применение условий предоставления субсидии не противоречит Общим требованиям. Однако каждое из них необходимо проверять на предмет обоснованности с учётом экономической природы рассматриваемой субсидии. Кроме того, необходимо отличать собственно условия от требований к получателям субсидии — последние, согласно подпункту «е» пункта 4 Общих требований, могут устанавливаться на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решения о предоставлении субсидии, лишь в случае, «если правовым актом, регулирующим предоставление субсидий в порядке возмещения затрат (недополученных доходов) в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, не предусмотрено заключение соглашения».

Большой толковый словарь под редакцией С. А. Кузнецова предусматривает несколько определений понятия «условие»²⁰, в том числе (четвёртое значение): Необходимое, обязательное, главное условие Наличие обстоятельств, предпосылок способствующих чему-либо.

Представляется, что в анализируемом пункте термин «условие» употребляется в значении, близком к указанному (наличие обстоятельств, предпосылок, способствующих чему-либо), то есть для обозначения объективного обстоятельства, в отличие от требования — предполагающего определённое поведение перевозчика.

1) наличие договора, государственного или муниципального контракта на осуществление регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам, подтверждающего право перевозчика осуществлять регулярные перевозки по маршрутам в пределах маршрутной сети, утверждённой Минтрансом НСО, или по маршрутам (маршрутной сети), утверждённым (утверждённой) органами местного самоуправления муниципальных образований Новосибирской области в соответствии с законодательством

По информации, которой располагает министерство, регулярные перевозки по регулируемым тарифам в Новосибирской области осуществляются в результате заключения одного из перечисленных документов.

В отношении регулярных перевозок автомобильным транспортом такой порядок сообщался ранее.

В отношении перевозок железнодорожным транспортом договор между перевозчиком и Минтрансом НСО упоминается, в частности, в самом Постановлении № 83-п (Государственная программа, Информация об участии акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также целевых внебюджетных фондов в реализации государственной программы): «Реализация государственной программы осуществляется в соответствии с соглашением о взаимодействии и сотрудничестве между Правительством Новосибирской области, мэрией города Новосибирска и открытым акционерным обществом „Российские железные дороги“, а также договорами с открытым акционерным обществом „Экспресс-пригород“ на организацию транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Новосибирской области и предоставление субсидий из областного бюджета Новосибирской области».

В отношении перевозок пассажиров водным транспортом соответствующие положения предусмотрены пунктом 2 статьи 6 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации: «Перевозка пассажиров и их багажа внутренним водным транспортом, осуществляемая по обращению любого физического или юридического лица в рамках заключённого в соответствии с законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере

²⁰ См. <http://gramota.ru/slovari/dic/?bts=x&word=условие>.

закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд *государственного контракта или муниципального контракта* между перевозчиком и органом государственной власти или органом местного самоуправления по согласованному маршруту, признаётся перевозкой внутренним водным транспортом общего пользования. В случае, если таким контрактом предусмотрено предоставление перевозчику субсидий в целях возмещения недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров и их багажа внутренним водным транспортом общего пользования, размер провозной платы определяется таким контрактом».

Таким образом, если бы понятие «договор» в рассматриваемом подпункте употреблялось в значении «договор об осуществлении регулярных перевозок», то министерство пришло бы к выводу об отсутствии в нём положений, необоснованно затрудняющих осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности. Однако пунктом 2 Порядка № 1 определяется, что термин «договор» далее употребляется в значении «договор о предоставлении субсидии».

В силу сказанного подпункт 1 пункта 6 Порядка № 1 предусматривает необходимость наличия договора о предоставлении субсидии, государственного или муниципального контракта на осуществление регулярных перевозок. То есть наличие государственного или муниципального контракта является или дополнительным, или альтернативным условием для предоставления субсидии. Однако, как было показано выше, соответствующее дополнительное условие будет соблюдаться не во всех случаях. Альтернативным оно не может быть потому, что, как следует из пункта 2 Порядка № 1, предоставление субсидий в любом случае осуществляется на основании договора о предоставлении субсидий.

Таким образом, **формулировка анализируемого подпункта допускает неоднозначность толкования, при этом один из возможных способов толкования необоснованно запрещает предоставление субсидии тем перевозчикам, с которыми не заключён государственный контракт, а второй — противоречит положению Порядка № 1 о том, что для получения субсидии необходимо заключение договора об этом.** С учётом изложенного, министерство приходит к выводу, что указанное положение может необоснованно затруднять осуществление предпринимательской деятельности перевозчиков.

Для устранения указанного недостатка необходимо внесение изменений в пункт 2 Порядка № 1 в части последующего именованного термина «договор о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области» или в подпункт 1 пункта 6 Порядка № 1 путём замены термина «договор» на «договор об осуществлении регулярных перевозок» или иной подобный или изъятия иных требований, помимо наличия договора о предоставлении субсидии.

Следует также учитывать, что рассматриваемое требование не может предъявляться на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором

планируется принятие решение о предоставлении субсидии: Порядок № 1 предусматривает заключение соглашения с получателем субсидии.

2) *осуществление перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения, в том числе пассажиров, имеющих право на меры социальной поддержки при проезде на транспорте в соответствии с действующим законодательством, с соблюдением утверждённого расписания движения в соответствии с заключённым договором, государственным или муниципальным контрактом на осуществление регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам, с оплатой пассажирами за перевозку в размере, определённом на основании тарифов, установленных департаментом по тарифам Новосибирской области, либо в размере, согласованном Минтрансом НСО (за перевозку пассажиров внутренним водным транспортом по пригородным маршрутам регулярного сообщения)*

Приведённый подпункт содержит несколько требований.

Во-первых, по осуществлению перевозки пассажиров по маршрутам регулярного сообщения, в том числе «льготных» категорий. Отдельно упоминается необходимость *осуществления* перевозки пассажиров «льготных» категорий.

Во-вторых, соблюдение расписания движения.

В-третьих, размер провозной платы должен соответствовать тарифу, установленному департаменту по тарифам Новосибирской области, а за перевозку пассажиров внутренним водным транспортом по пригородным маршрутам регулярного сообщения — размеру, согласованному Минтрансом НСО.

Приведённый подпункт содержит несколько требований.

Во-первых, по осуществлению перевозки пассажиров по маршрутам регулярного сообщения, в том числе «льготных» категорий. Отдельно упоминается необходимость *осуществления* перевозки пассажиров «льготных» категорий.

Во-вторых, соблюдение расписания движения.

В-третьих, размер провозной платы должен соответствовать тарифу, установленному департаменту по тарифам Новосибирской области, а за перевозку пассажиров внутренним водным транспортом по пригородным маршрутам регулярного сообщения — размеру, согласованному Минтрансом НСО.

Указанные требования содержательно состоят в осуществлении регулярных перевозок по регулируемым тарифам и не возлагают дополнительных обязанностей, которые не вытекают бы из такой деятельности.

Следует также учитывать, что рассматриваемое требование не может предъявляться на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решение о предоставлении субсидии.

3) *отсутствие недоимки на момент перечисления субсидии либо соблюдение исполнения графика погашения имеющейся задолженности, срок исполнения по которым наступил в соответствии с законодательством*

Российской Федерации:

а) по налогам, подлежащим перечислению в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации, за исключением отсроченной, рассроченной, в том числе в порядке реструктуризации, приостановленной к взысканию;

б) по страховым взносам в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования и Территориальный фонд обязательного медицинского страхования Новосибирской области

Основная цель данного подпункта, по мнению министерства, состоит в обеспечении исполнения получателями субсидий своих обязанностей по уплате налогов и страховых взносов в перечисленные внебюджетные фонды. Министерство рассматривает его в качестве обоснованного как экономически стимулирующего перевозчиком соблюдать указанные обязанности, в том числе перед Новосибирской областью, однако обращает внимание на имеющую место ошибку, затрудняющую однозначное толкование подпункта в контексте содержащего его пункта:

«6. Субсидии предоставляются перевозчикам, отвечающим критериям, установленным в пункте 5 настоящего Порядка, при соблюдении следующих условий на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решения о предоставлении субсидии:

...

3) отсутствие недоимки на момент перечисления субсидии либо соблюдение исполнения графика погашения имеющейся задолженности, срок исполнения по которым наступил в соответствии с законодательством Российской Федерации».

Если толковать данный фрагмент буквально, то на первое число месяца, предшествующего месяцу принятия решения о предоставлении субсидии, у её получателя должна отсутствовать недоимка на момент перечисления субсидии. Однако принятие решения о предоставлении субсидии всегда наступает раньше её предоставления. Следовательно, первое число месяца, предшествующего принятию такого решения, и момент перечисления субсидии на основании такого решения не могут совпадать.

Кроме того, должностное лицо, принимающее решение о предоставлении субсидии, не может достоверно знать, исполнит ли получатель субсидии те обязательства, срок исполнения которых к этому моменту не наступил, но окажется наступившим в момент предоставления субсидии.

Относительно замечаний по недопустимости установления иной даты, помимо первого числа месяца, предшествующего заключению договора или принятию решения о предоставлении субсидии, министерство сообщает следующее.

18 мая 2017 года Правительство Российской Федерации постановлением № 592 внесло изменения в Общие требования. Подпунктом «а» пункта 1 указанных изменений абзац первый подпункта «е» пункта 4 указанных Общих требований был изложен в следующей редакции: «требования, которым должны соответствовать получатели субсидии на первое число месяца,

предшествующего месяцу, в котором планируется заключение соглашения (либо принятие решения о предоставлении субсидии, если правовым актом, регулирующим предоставление субсидий в порядке возмещения затрат (недополученных доходов) в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, не предусмотрено заключение соглашения), *или на иную дату, определённую правовым актом*».

Таким образом, общий вывод о недопустимости предъявления данного требования к получателям субсидий, к данному подпункту неприменим. В случае устранения показанных выше недостатков с формулированием даты, на которую предъявляется рассматриваемое требование, само оно, как представляется, не будет необоснованно препятствовать осуществлению предпринимательской деятельности.

Однако до устранения указанных недостатков **анализируемый подпункт не позволяет однозначно определить, в какой момент получатель субсидии должен соответствовать требованию, несоответствие которому влечёт отказ в заключении договора и в предоставлении субсидии. Учитывая такие возможные последствия указанной неопределённости, министерство считает данный подпункт необоснованно затрудняющим осуществление предпринимательской деятельности.**

4) представление в Минтранс НСО не позднее 8 числа месяца, следующего за отчётным, ежемесячных отчётов о выполнении перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения и недополученных доходах перевозчика, заключившего договор, по формам, утверждённым Минтрансом НСО

Данный подпункт сформулирован как требование, но по существу сводится к наличию у Минтранса НСО информации, необходимой для расчёта субсидии. При таких обстоятельствах сам по себе признан избыточным он не может. Вместе с тем следует обратить внимание на срок получения такой информации: не позднее 8 числа месяца, следующего за отчётным. Практически перевозчики не собирают эту информацию самостоятельно, а получают её от муниципального унитарного предприятия города Новосибирска «Пассажиртрансснаб» — как сообщило на запрос министерства само указанное предприятие, не ранее чем 5-го числа месяца, следующего за отчётным. Если перевозчик получает необходимые отчёты в этот день, у него остаётся всего три дня на сдачу их в Минтранс НСО, два из которых могут оказаться выходными. ООО «КомПасс», кроме того, сообщило, что ему эти данные поступают в двадцатых числах месяца, следующего за отчётным.

Министерство полагает, что при таких обстоятельствах указанный срок является неразумно коротким. Абзацем третьим пункта 15 Порядка № 1 установлено, что в случае несвоевременного представления отчёта перевозчиком министерство не включает перевозчика в реестр на выделение средств из областного бюджета Новосибирской области в месяце, следующем за отчётным месяцем. Согласно абзацу четвёртому того же пункта, включение перевозчика в реестр на выделение средств из областного бюджета Новосибирской области после истечения установленного срока осуществляется в следующем месяце или в месяце представления отчёта, но не позднее 10

декабря текущего финансового года.

Исходя из сказанного, в случае если отчёт не предоставляется 8 числа, то за отчётный месяц перевозчик получит субсидию не ранее второго следующего за ним месяца (за август в октябре, за сентябрь в ноябре и т. д.) — как следует из пункта 11 Порядка № 1, не позднее последнего числа такого месяца. Учитывая компенсационную функцию субсидии, министерство полагает, что анализируемый нормативный акт должен исключать возможность возникновения подобных ситуаций.

Таким образом, содержащийся в подпункте 4 пункта 6 Порядка № 1 срок предоставления отчёта во взаимосвязи с последствиями его нарушения способствует необоснованному увеличению срока получения субсидии. Поскольку субсидия направлена на компенсацию убытков от осуществления регулярных перевозок по регулируемым тарифам, её длительное получение необоснованно затрудняет осуществление предпринимательской деятельности перевозчиков.

Министерство рекомендует разработчику акта устранить все перечисленные недостатки, упростив процедуру предоставления отчёта, в том числе увеличив срок его получения. Например, изложив подпункт в следующей редакции: «4) получение не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчётным, от самого перевозчика или от иных лиц, указанных перевозчиком, ежемесячных отчётов о выполнении перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения и недополученных доходах перевозчика по формам, утверждённым министерством».

Следует также учитывать, что рассматриваемое требование не может предъявляться на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решение о предоставлении субсидии.

5) отсутствие задолженности по выплате заработной платы, обеспечение установления и выплаты заработной платы работникам перевозчика в размере не ниже размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на текущий финансовый год

Предельные максимальные тарифы 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, утверждены приказом департамента по тарифам Новосибирской области от 11 февраля 2015 года № 19-ТС.

Как следует из приложения № 3-ТС к протоколу заседания правления департамента по тарифам Новосибирской области от 11 февраля 2015 года № 5, расчёт заработной платы был произведён в соответствии с пунктом 3.2 Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2014–2016 годы (в соответствии с дополнительным соглашением от 18 ноября 2016 года, его действие продлено на 2017–2019 годы) исходя из минимального прожиточного минимума трудоспособного населения, установленного постановлением Губернатора Новосибирской области от 24 октября 2014 года № 163 «О прожиточном

минимуме в Новосибирской области за III квартал 2014 года», с учётом коэффициентов корректировки заработной платы водителей и кондукторов согласно Методическим рекомендациям по расчёту экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, утверждённым распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2013 года № НА-37-р (далее — Методические рекомендации по расчёту стоимости перевозки).

При расчёте утверждённого тарифа на перевозку пассажиров и багажа принимался в расчёт следующий размер заработной платы:

Работник	До 6,5 м	Св. 6,5 до 8 м
Длина ТС ²¹	—	15558 рублей
Кондуктор	17503 рубля	19448 рублей
Водитель		

Обращает на себя внимание тот факт, что базой для определения всех трёх сумм стал двукратный размер прожиточного минимума. Однако пункт 3.2 указанного выше отраслевого соглашения содержит требование по такому размеру заработной платы только для водителей.

В соответствии с Методическими рекомендациями по расчёту стоимости перевозки (приложение № 1, пункт 1), в размере заработной платы учитываются расходы на оплату труда водителей и кондукторов, включающие любые начисления водителям и кондукторам в денежной и (или) натуральной формах, премии и единовременные поощрительные начисления, расходы, связанные с содержанием этих работников, предусмотренные нормами законодательства Российской Федерации, трудовыми договорами (контрактами) и (или) коллективными договорами, а также предусмотренные Трудовым кодексом Российской Федерации выплаты за непроработанное на производстве (неявочное) время.

Одновременно с этим, согласно указанному выше протоколу, учтённая в тарифах минимальная заработная плата водителя автобуса — 19,4 тысяч рублей, кондуктора — 15,6 тысяч рублей.

В примечании к форме «Отчёт о соблюдении перевозчиком условия предоставления субсидии об отсутствии задолженности по выплате заработной платы, обеспечению установления и выплаты заработной платы работникам перевозчика в размере не ниже размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на текущий финансовый год», утверждённой приказом Минтранса НСО от 10 февраля 2017 года № 26, определено, что размер заработной платы, заложенный в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на 2016 год, составляет

²¹ Длина ТС — длина транспортного средства.

19400 рублей для водителя, 15600 рублей — для кондуктора; те же показатели на 2017 года не указаны, предполагается их заполнение вручную.

Официальные статистические данные по уровню заработной платы кондукторов и водителей в Новосибирской области отсутствуют.

По данным портала Trud.com, средняя заработная плата кондуктора²² составила: в 2016 году: в июле и августе — 14000 рублей, в сентябре — 14974 рубля, в октябре и ноябре — 14487 рублей, в декабре — 13500 рублей; в 2017 году: в январе — 14487 рублей, данных за февраль нет, в марте — 14574 рубля, в апреле — 14000 рублей, данных за май нет, в июне — 14787 рублей.

По данным портала Trud.com, средняя заработная плата водителя автобуса²³ составила: в 2016 году: в июле — 31000 рублей, в августе — 33500 рублей, в сентябре — 55000 рублей, в октябре — 43500 рублей, в ноябре — 41750 рублей, в декабре — 40000 рублей; в 2017 году: в январе и марте — 32500 рублей (данных за февраль нет), в апреле и июне — 39050 рублей (данных за май нет).

Таким образом, средняя заработная плата водителя автобуса в Новосибирске выше, чем рассчитанная при определении тарифов, а кондуктора — ниже. При этом обеспечивать уровень заработной платы кондукторов в указанном размере в соответствии с отраслевым соглашением перевозчика не обязаны. Как следствие, сама обязанность в имеющейся формулировке представляется избыточной.

Следует также учитывать, что рассматриваемое требование не может предъявляться на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решение о предоставлении субсидии.

б) согласие перевозчика на осуществление министерством и органами государственного финансового контроля проверок соблюдения условий, целей и порядка предоставления субсидий, включаемое в договор

Согласно пункту 5 статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации, при предоставлении субсидий, указанных в названной статье, обязательным условием их предоставления, включаемым в договоры (соглашения) о предоставлении субсидий, является *согласие их получателей* (за исключением государственных (муниципальных) унитарных предприятий, хозяйственных товариществ и обществ с участием публично-правовых образований в их уставных (складочных) капиталах, а также коммерческих организаций с участием таких товариществ и обществ в их уставных (складочных) капиталах) *на осуществление* главным распорядителем (распорядителем) бюджетных средств, предоставившим субсидии, и органами государственного (муниципального) финансового контроля *проверок соблюдения получателями субсидий условий, целей и порядка их предоставления.*

Таким образом, согласно действующему законодательству Российской Федерации, соответствующее положение обязательно должно включаться в договор о предоставлении субсидии. По этой причине министерство не находит оснований для признания данного подпункта необоснованно препятствующим

²² См.: <http://novosibirsk.trud.com/salary/872/67218.html>.

²³ См.: <http://novosibirsk.trud.com/salary/872/67324.html>.

осуществлению предпринимательской и инвестиционной деятельности.

Следует, однако, учитывать, что рассматриваемое требование не может предъявляться на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решение о предоставлении субсидии.

7) обязанность перевозчика обеспечить круглосуточную передачу мониторинговой информации в некорректируемом виде о местоположении и работе транспортного средства на маршруте регулярных перевозок в Региональную навигационно-информационную систему Новосибирской области (РНИС НСО), а также оперативно передавать информацию по форме, установленной Минтранс НСО, о транспортном средстве, выпускаемом на маршрут, с привязкой идентификатора аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС / GPS (ID абонентского телематического терминала), устанавливаемой на транспортное средство, к государственному регистрационному номеру данного транспортного средства, используемого в соответствующий день для регулярных пассажирских перевозок

Необходимо заметить, что собственно обязанность не может являться ни условием, ни требованием. Как представляется, предполагалась формулировка «исполнение перевозчиком обязанности обеспечить круглосуточную передачу...». Дальнейший анализ подпункта производится исходя из такого его толкования.

Форма отчёта о выполненных рейсах по маршруту регулярных перевозок, зарегистрированных оператором Региональной навигационной информационной системы Новосибирской области (РНИС НСО), утверждена приказом Минтранса НСО от 10 февраля 2017 года № 26 (приложение № 7 к приложению № 1 к приложению № 1). В соответствии с ним, отчёт формируется акционерным обществом «Региональный навигационный информационный центр Новосибирской области» (далее — АО РНИЦ) не позднее 5-го числа месяца, следующего за отчётным. Претензии перевозчиков АО РНИЦ рассматривает 5–10 числа. Срок представления отчёта перевозчиком в Минтранс НСО — не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчётным, на бумажном носителе и в электронном виде.

Для формирования указанного отчёта необходимы первичные данные, в том числе (для каждого транспортного средства на каждом маршруте) плановое («по расписанию») и фактическое количество рейсов, количество замен.

При этом министерство ввиду отсутствия данных, опровергающих это, исходит из оправданности двух перечисленных обязанностей.

Следует также учитывать, что рассматриваемое требование не может предъявляться на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решение о предоставлении субсидии.

8) перевозчики не должны получать средства из соответствующего бюджета бюджетной системы Российской Федерации в соответствии с иными нормативными правовыми актами, муниципальными правовыми актами на цели, указанные в пункте 1 настоящего Порядка

Согласно абзацу шестому подпункта «е» пункта 4 Общих требований к нормативным правовым актам, муниципальным правовым актам,

регулирующим предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг, указанный нормативный акт *должен* предусматривать такое требование. Однако следует учитывать, что оно не может предъявляться на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решение о предоставлении субсидии.

Согласно **пункту 8 Порядка № 1**, перевозчики, претендующие на получение субсидии, «в подтверждение соответствия критериям и обязательным требованиям» представляют за два месяца до начала финансового года (перевозчики внутреннего водного транспорта — за два месяца до начала навигации) в министерство перечисленные в подпунктах указанного пункта документы.

1) заявление о заключении договора и предоставлении субсидии по форме, установленной Минтрансом НСО

Согласно анализируемому подпункту, перевозчик подаёт заявление о заключении договора и предоставлении субсидии. При этом приказом Минтранса НСО от 10 февраля 2017 года № 26 утверждена форма заявления о заключении договора о предоставлении субсидии (приложение № 1 к приложению к приложению № 1²⁴). Заявление о предоставлении субсидии принципиально не может быть подано в установленные пунктом 8 Порядка № 1 сроки, поскольку она носит компенсационный характер и выплачивается *по результатам* оказания услуг, а не за два месяца до начала их оказания в соответствующем финансовом году.

Министерство полагает, что упомянутая неточность может необоснованно затруднять осуществление предпринимательской деятельности.

Для целей устранения обозначенного недостатка из подпункта 1 пункта 8 Порядка № 1 необходимо исключить слова «и предоставлении субсидии».

Кроме того, в процессе анализа практики применения Порядка № 1 обнаружилось, что упомянутым приказом Минтранса НСО утверждён Перечень документов, предоставляемых для получения субсидии (приложение к приложению № 1), согласно которому перевозчик для заключения договора должен предоставить:

«1. Заявление Получателя о заключении договора и предоставлении Субсидий по форме согласно приложению № 1 к настоящему Перечню за подписью руководителя (иного уполномоченного лица) Получателя.

2. Справка территориального органа Федеральной налоговой службы, подписанная её руководителем (иным уполномоченным лицом), подтверждающая отсутствие сведений о прекращении деятельности Получателя, а также содержащая сведения о том, что Получатель находится (не находится) в процессе реорганизации или ликвидации, имеет (не имеет) ограничений на осуществление хозяйственной деятельности, что в отношении

²⁴ Такая иерархия приложений также представляется министерству неоптимальной и нуждающейся в корректировке, например путём увеличения количества приложений к приказу.

Получателя возбуждено (не возбуждено) производство по делу о несостоятельности (банкротстве).

3. Справка территориального органа Федеральной налоговой службы, подписанная её руководителем (иным уполномоченным лицом), по состоянию на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется заключение Договора о предоставлении субсидии, подтверждающая отсутствие у Получателя задолженности по уплате налогов, сборов и иных обязательных платежей в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации, срок исполнения по которым наступил в соответствии с законодательством Российской Федерации.

4. Справка, подтверждающая отсутствие у Получателя на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется заключение Договора о предоставлении Субсидии, просроченной задолженности по субсидиям, бюджетным инвестициям и иным средствам, предоставленным из областного бюджета Новосибирской области в соответствии с нормативными правовыми актами Новосибирской области (договорами (соглашениями) о предоставлении субсидий, бюджетных инвестиций) по форме согласно приложению № 2 к настоящему Перечню.

5. Документы, подтверждающие соответствие критериям отбора Получателей и условиям предоставления субсидии, а также наличие недополученных доходов, в том числе:

5.1. выписка из Единого государственного реестра юридических лиц (для юридического лица), выписку из Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей (для индивидуального предпринимателя), выданную не ранее чем за один месяц до момента представления в министерство;

5.2. копия свидетельства о постановке на налоговый учёт, заверенная подписью руководителя (индивидуального предпринимателя) или его уполномоченного лица;

5.3. копия действующей лицензии, необходимой в соответствии с законодательством Российской Федерации для осуществления деятельности по перевозкам пассажиров соответствующим видом транспорта в соответствующем сообщении, заверенная подписью руководителя (индивидуального предпринимателя) или его уполномоченного лица;

5.4. документы, подтверждающие наличие у перевозчика в собственности или на ином законном праве:

автобусов, соответствующих по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров, в количестве, достаточном для обеспечения перевозок по маршрутам регулярного сообщения в соответствии с расписанием, утверждённым или согласованным министерством;

объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих требованиям правил безопасности;

производственной базы автомобильного транспорта, обеспечивающей техническое обслуживание, ремонт и хранение автобусов;

5.5. локальный нормативный акт (для юридических лиц) или справку (для индивидуальных предпринимателей) перевозчика о дате начала применения и размере платы за перевозку, взимаемой с пассажиров на основании установленных (согласованных) тарифов;

5.6. документы, подтверждающие обязанность применения перевозчиком скидок к установленным (согласованным) тарифам;

5.7. проект расписания движения для согласования или утверждения министерством;

5.8. предварительный расчёт предельного (максимального) размера субсидии в целях возмещения затрат и недополученных доходов в связи с перевозкой пассажиров по установленным (согласованным) тарифам по заключаемому с министерством договору по форме согласно приложению № 3 к настоящему Перечню;

5.9. копия договора, муниципального или государственного контракта с уполномоченным органом на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам по маршрутам регулярных перевозок, заверенную подписью руководителя уполномоченного органа (за исключением договоров с министерством);

5.10. копия договора с оператором транспортной платёжной системы „Электронный проездной — Новосибирск“, подтверждающего использование перевозчиком автоматизированной системы персонифицированного учёта поездок граждан, заверенную подписью руководителя, или копию материалов сезонных обследований пассажиропотоков, заверенную подписью руководителя уполномоченного органа;

5.11. копия договора, заключённого между организацией, выполняющей функции оператора навигационной деятельности, и претендентом на получение субсидии с включёнными в договор обязательствами оператора и перевозчика передавать сведения о транспортном средстве, выпускаемом на маршрут, в Региональную навигационно-информационную систему Новосибирской области (РНИС НСО).

5.12. справка о размере среднемесячной заработной платы работников перевозчика и о наличии либо отсутствии задолженности по выплате заработной платы работникам перевозчика по форме согласно приложению № 4 к настоящему Перечню;

5.13. бухгалтерская отчётность за предшествующий год и последний отчётный период текущего финансового года с отметкой налогового органа по месту регистрации и статистическая отчётность по форме согласно приложению № 5 к настоящему Перечню;

6. Иные документы, подтверждающие наличие недополученных доходов, в том числе по решению Министерства:

6.1. отчёт о недополученных доходах, возникших в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки при проезде автомобильным транспортом на территории Новосибирской области, по форме согласно приложению № 6 к настоящему Перечню;

6.2. отчёт о выполненных рейсах по маршруту регулярных перевозок, зарегистрированных оператором Региональной навигационной информационной системы Новосибирской области (РНИС НСО), по форме согласно приложению № 7 к настоящему Перечню;

6.3. отчёт о выполнении пассажирских перевозок по маршрутам регулярного сообщения на территории муниципального района Новосибирской области, обслуживаемых подвижным составом Перевозчика и расчёт размера субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения затрат и недополученных доходов перевозчика, возникающих в случае государственного регулирования тарифов, при выполнении пассажирских перевозок по автобусной маршрутной сети не позднее 8-го числа месяца, следующего за отчётным месяцем, по форме согласно приложению № 3 к настоящему Перечню;

6.4. справка территориального органа Федеральной налоговой службы, подписанная её руководителем (иным уполномоченным лицом), по состоянию на любое число после первого числа месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется предоставление субсидии, подтверждающая отсутствие у Получателя задолженности по уплате налогов, сборов и иных обязательных платежей в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации, срок исполнения по которым наступил в соответствии с законодательством Российской Федерации не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчётным месяцем;

6.5. отчёт о соблюдении Перевозчиком условия предоставления субсидии об отсутствии задолженности по выплате заработной платы, обеспечению установления и выплаты заработной платы работникам Перевозчика в размере не ниже размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на текущий финансовый год, ежеквартально, не позднее 15-го числа месяца, следующего за отчётным кварталом, по форме согласно приложению № 4 к настоящему Перечню;

6.6. акты сверки взаиморасчётов по настоящему Договору до 1 февраля года, следующего за отчётным».

При этом сопоставление приведённого перечня с пунктом 8 Порядка № 1, показывает, что документы, предусмотренные пунктами 2, 4, 5.1, 5.2, 5.3, 5.9, 5.10, 5.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 перечня или не обязательны для предоставления, или не предусмотрены в качестве предоставляемых. При этом договор, форма которого утверждена приложением № 1 к упомянутому приказу, предусматривает предоставление субсидий, предусмотренных Порядком № 1 и Порядком № 2. Однако из перечисленных пунктов перечня пункту 8 Порядка № 2 соответствуют только 5.9 и 5.10. Так как постановление Правительства Новосибирской области обладает большей юридической силой, чем приказ Минтранса НСО, министерство обращает внимание Минтранса НСО на необходимость приведения указанного приказа в соответствие с анализируемым нормативным актом.

Кроме того, учитывая сложившуюся практику применения данного

подпункта, состоящую в **истребовании у перевозчиков документов, которые они не обязаны предоставлять Минтрансу НСО, то есть избыточных документов**, министерство также рекомендует разработчику привести приказ Минтранса НСО от 10 февраля 2017 года № 26 в соответствии с Порядками №1 и №2 (с учетом изложенных в настоящем заключении предложений в части запрашиваемых у перевозчиков документов), а также в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и Новосибирской области провести процедуру оценки регулирующего воздействия разработанного проекта приказа.

2) выписка из Единого государственного реестра юридических лиц (для юридического лица), выписку из Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей (для индивидуального предпринимателя), выданную не ранее чем за один месяц до момента представления в Минтранс НСО

Согласно абзацу четырнадцатому рассматриваемого пункта 8 Порядка № 1, если перевозчик не предоставил данный документ, Минтранс НСО запрашивает соответствующие сведения по межведомственному запросу в рамках межведомственного информационного взаимодействия с продлением сроков рассмотрения документов перевозчика по факту получения запрошенной информации.

При этом сведения из соответствующего реестра, как представляется, необходимы для идентификации и аутентификации перевозчика, что исключает возможность признания их избыточными.

3) копия свидетельства о постановке на налоговый учёт, заверенную подписью руководителя (индивидуального предпринимателя) или его уполномоченного лица

Абзацем четырнадцатым пункта 8 Порядка № 1 предусмотрено, что данный документ может быть получен в рамках межведомственного информационного взаимодействия.

Вместе с тем информация, содержащаяся в свидетельстве о постановке на учёт в налоговом органе, может быть получена Минтрансом НСО из выписки из Единого государственного реестра юридических лиц (для юридического лица), выписки из Единого государственного реестра индивидуальных предпринимателей (для индивидуального предпринимателя). Поэтому **предоставление указанного документа, по мнению министерства, не является необходимым для целей предоставления субсидии, то есть соответствующее требование избыточно.**

Учитывая, что предоставление копии свидетельства требует расходов на её изготовление, а непредоставление влечёт продление сроков рассмотрения заявления, министерство рекомендует исключить рассматриваемый подпункт.

4) копия действующей лицензии, необходимой в соответствии с законодательством Российской Федерации для осуществления деятельности по перевозкам пассажиров соответствующим видом транспорта в соответствующем сообщении, заверенную подписью руководителя (индивидуального предпринимателя) или его уполномоченного лица

5) документы, подтверждающие наличие у перевозчика в собственности или на ином законном праве имущества, указанного в подпунктах третьем, четвёртом и пятом пункта 5 Порядка № 1

Из пункта 3 Порядка № 1 следует, что получателями субсидии являются юридические лица (за исключением государственных (муниципальных) учреждений) и индивидуальные предприниматели, допущенные в установленном порядке к деятельности по перевозке пассажиров и багажа на территории Новосибирской области и осуществляющие перевозки в соответствии с договором или государственным контрактом на осуществление регулярных перевозок по маршрутам регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

Проверка перевозчика на соответствие его требованиям, предъявляемым к осуществлению перевозок пассажиров и багажа, проводится Минтрансом НСО на стадии проведения конкурса (подписания договора на осуществление перевозок). В частности, на данном этапе проверяется наличие у него лицензии, необходимой в соответствии с законодательством Российской Федерации для осуществления деятельности по перевозке пассажиров соответствующим видом транспорта в соответствующем сообщении, наличие у перевозчика права на использование объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств и т. п. **Повторная проверка перевозчика на соответствие его тем же требованиям на этапе заключения договора о предоставлении субсидии, по мнению министерства, является избыточной. Как следствие, и документы, указанные в подпунктах 4 и 5 пункта 8 Порядка № 1 также являются избыточными, и обязанность по их предоставлению подлежит исключению из Порядка № 1.**

б) локальный нормативный акт (для юридических лиц) или справка (для индивидуальных предпринимателей) перевозчика о дате начала применения и размере платы за перевозку, взимаемой с пассажиров на основании установленных (согласованных) тарифов

По информации представленной Минтрансом НСО в ходе рабочего совещания, проведённого при подготовке настоящего заключения, указанный локальный нормативный акт или справка необходимы в случаях, когда перевозчик осуществляет перевозку пассажиров и багажа по тарифам ниже установленного предельного максимального тарифа исходя из внутренней политики перевозчика, то есть по собственному желанию. Однако в анализируемом подпункте не содержится подобных указаний. Следовательно, обязанность по предоставлению этого документа возлагается на всех перевозчиков.

Следовательно, некоторые из перевозчиков обязаны предоставлять документ, который никак не используется для целей предоставления субсидий. Министерство полагает, что такая обязанность в этой части является избыточной.

Для устранения выявленного недостатка министерство рекомендует дополнить анализируемый подпункт положением о том, что указанный в нём документ предоставляется только в случае, если перевозчик осуществляет

перевозку пассажиров и багажа по тарифам, отличающимся от установленного предельного максимального тарифа.

7) проект расписания движения для согласования или утверждения Минтрансом НСО

На момент подачи документов, указанных в пункте 8 Порядка № 1, перевозчик уже осуществляет перевозки по определённому расписанию. **Обязанность по повторному представлению на согласование в Минтранс НСО проекта уже определённого расписания при заключении договора о предоставлении субсидии министерство считает избыточной.** Вместе с тем предоставление перевозчику соответствующего права нельзя рассматривать в качестве избыточной обязанности.

8) предварительный расчёт предельного (максимального) размера субсидии в целях возмещения затрат и недополученных доходов в связи с перевозкой пассажиров по установленным (согласованным) тарифам по заключаемому с министерством договору

В ходе рабочего совещания, проведённого при подготовке настоящего заключения, Минтранс НСО пояснило, что предварительный расчёт необходим для расчёта затрат бюджета Новосибирской области на выплату субсидий. Приказом Минтранса Новосибирской области от 10 февраля 2017 года № 26 утверждена форма представления указанного документа (приложение № 3 к приложению № 1). В указанный документ вносятся следующие данные: (1) плановый пробег с пассажирами по внутрирайонным / пригородным маршрутам, (2) фактический пробег с пассажирами по внутрирайонным / пригородным маршрутам, (3) утверждённый норматив удельных затрат, (4) норма затрат на пассажирские перевозки по автобусной маршрутной сети за месяц (гр. 2 × гр. 3 / 100), (5) общий объём доходов от перевозки пассажиров по автобусной маршрутной сети (линейная выручка), (6) субсидии в целях возмещения недополученных доходов от продажи проездных билетов (ЕСПБ) и активации социальных карт, (7) субсидии в целях возмещения недополученных доходов сверх стоимости ЕСПБ и активации социальных карт за месяц, (8) субсидии в целях возмещения недополученных доходов за перевозку детей, учащихся из многодетных семей, и одного из родителей многодетной семьи, (9) прогнозируемый объём субсидии в целях возмещения недополученных доходов всего (реальные доходы) (гр. 5 + гр. 6 + гр. 7 + гр. 8), (10) общая сумма субсидий в целях возмещения недополученных доходов (разница между нормой затрат на обслуживание маршрутной сети в месяц и реальными доходами перевозчика) (гр. 4 – гр. 9), (11) сумма возмещения из бюджета МО, (12) субсидия в целях возмещения затрат и недополученных доходов за отчётный период (гр. 10 – гр. 11).

Министерство полагает, что внесение данных в графы 2, 3 и 5 формы, не представляют сложности для перевозчиков, а в самой форме необходимы для осуществления расчётов; графы 6–8, 11 представляют собой сводные данные о получении перевозчиком иных бюджетных средств (этими данными перевозчик располагает, а сами они используются для расчётов); графы 4, 9, 10 и 12 представляют собой арифметические действия с иными внесёнными в форму

данными. Поэтому избыточной представляется только графа 1. В связи с этим обязанность, вытекающая из анализируемого подпункта, министерство считает обоснованной.

9) справка о состоянии расчётов по налогам, сборам, пеням и штрафам, выданную налоговым органом по месту учёта, и справки о состоянии расчётов по страховым взносам, пеням и штрафам, выданные внебюджетными фондами не ранее чем за один месяц до момента представления в Минтранс НСО

При неисполнении указанной обязанности Минтранс НСО получает соответствующие документы самостоятельно в порядке межведомственного взаимодействия (абзац четырнадцатый рассматриваемого пункта).

С учётом позиции министерства относительно оправданности подпункта 3 пункта 6 Порядка № 1 следует полагать, что подпункт 9 пункта 8 Порядка № 1 не затрудняет необоснованно осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности.

10) бухгалтерская и статистическая отчётность за предшествующий год и последний отчётный период текущего финансового года с отметкой налогового органа по месту регистрации

В ходе рабочих совещаний с разработчиком, департаментом по тарифам Новосибирской области, министерством финансов и налоговой политики Новосибирской области был сделан вывод о необходимости данного документа для обоснования размера субсидии.

11) документы, подтверждающие обязанность применения перевозчиком скидок к установленным (согласованным) тарифам

ООО «КомПАСС» в ходе публичных консультации указало на избыточность данного документа, обосновывая это тем, что информация, подтверждающая обязанность применения перевозчиком скидок к установленным (согласованным) тарифам, содержится в договоре на осуществление перевозок пассажиров и багажа.

По информации, представленной Минтранс НСО в ходе рабочего совещания, проведённого при подготовке настоящего заключения, указанный документ касается случаев, когда перевозчик обязан осуществлять перевозку в размере ниже установленного предельного максимального тарифа на текущий финансовый год. Например, данная обязанность может быть установлена муниципальным правовым актом.

Министерство считает возможным согласиться с участником публичных консультаций в части того, что **обязанность по представлению указанного документа в обязательном порядке является избыточной для перевозчика**. Информация об обязанности применения перевозчиком скидок к установленным тарифам может быть отражена перевозчиком в заявлении о заключении договора с указанием реквизитов документа, устанавливающего такую обязанность. Для этого в форму заявления необходимо внести соответствующие изменения. На основании указанной перевозчиком информации Минтранс НСО вправе запросить копию соответствующего нормативного правового акта или найти его самостоятельно.

В целях ускорения Минтрансом НСО принятия решения о заключении или об отказе в заключении договора о предоставлении субсидии с перевозчиком, возможно указать в Порядке № 1 на право перевозчика предоставить указанный документ.

Принимая во внимание вышеизложенное, министерство рекомендует разработчику указать в пункте 8 Порядка № 1 на возможность предоставления документа, указанного в подпункте 11 пункта 8, по собственной инициативе (в случае непредоставления документ должен быть запрошен в порядке межведомственного взаимодействия), включив подпункт 11 в абзац четырнадцатый пункта 8 Порядка № 1.

12) справка о размере среднемесячной заработной платы работников перевозчика и о наличии либо отсутствии задолженности по выплате заработной платы работникам перевозчика

Требование по представлению данного документа корреспондирует требованию, указанному в подпункте 5 пункта 6 Порядка № 1: отсутствие задолженности по выплате заработной плате, обеспечение установления и выплаты заработной платы работникам перевозчика в размере не ниже размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на текущий финансовый год. При этом соответствующее требование предъявляется — *на первое число месяца, предшествующего месяцу принятия решения о предоставлении субсидии*, а анализируемый пункт устанавливает перечень документов, предоставляемых, *при заключении договора о предоставлении субсидии*.

Кроме того, ранее в настоящем заключении был проведён анализ требования, указанного в подпункте 5 пункта 6 Порядка № 1, и сделан вывод о его избыточности, за исключением обязанности обеспечить выплату заработную плату водителей не ниже указанного размера.

С учётом изложенного, в существующей редакции документы, указанные в анализируемом подпункте, предоставляются в момент заключения договора для подтверждения соответствия перевозчика частично избыточным требованиям, которым он в указанный момент соответствовать ещё не должен, и, следовательно, избыточны. Министерство рекомендует разработчику акта исключить данный подпункт.

13) копия договора, заключённого между организацией, выполняющей функции оператора навигационной деятельности, и претендентом на получение субсидии с включёнными в договор обязательствами оператора и перевозчика передавать сведения о транспортном средстве, выпускаемом на маршрут, в Региональную навигационно-информационную систему Новосибирской области (РНИС НСО)

Представляется, что указанный документ подтверждает соответствие перевозчика условию, установленному в подпункте 7 пункта 6 Порядка № 1: обязанность перевозчика обеспечить круглосуточную передачу мониторинговой информации в некорректируемом виде о местоположении и работе транспортного средства на маршруте регулярных перевозок в

Региональную навигационно-информационную систему Новосибирской области (РНИС НСО), а также оперативно передавать информацию по форме, установленной Минтранс НСО, о транспортном средстве, выпускаемом на маршрут, с привязкой идентификатора аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (ID абонентского телематического терминала), устанавливаемой на транспортное средство, к государственному регистрационному номеру данного транспортного средства, используемого в соответствующий день для регулярных пассажирских перевозок.

При этом копия договора подтверждает лишь факт наличия договорных отношений между перевозчиком и оператором ГЛОНАСС и наличие обязанности по передаче соответствующей информации в РНИС НСО, а не исполнение им обязанности по указанному договору. По мнению министерства, аналогичного результата (подтверждения факта наличия договорных отношений между перевозчиком и оператором и наличия в договоре указанной обязанности) можно достичь и с помощью указания перевозчиком в заявлении о заключении договора о предоставлении субсидии: наименования оператора, реквизитов заключённого с ним договора (номер и дата), а также подтверждения факта наличия указанной обязанности, для чего также необходимо внесение в эту форму соответствующих изменений. В период проведения проверки представленных перевозчиком документов, сведений (в соответствии с пунктом 9 Порядка № 1, срок проведения проверки составляет 30 дней) Минтранс НСО вправе запросить необходимую ему информацию у АО РНИЦ.

Таким образом, **анализируемый подпункт возлагает на перевозчиков обязанность по предоставлению документа, без предоставления которого требования, на подтверждение которым он направлен, всё равно могут подтверждены. Следовательно, такая обязанность избыточна.**

Принимая во внимание вышеизложенное, министерство рекомендует разработчику акта исключить подпункт 13 пункта 8 Порядка № 1.

В абзаце третьем **пункта 9 Порядка № 1** указаны случаи возврата перевозчику документов, представленных им в соответствии с пунктом 8 Порядка № 1. Одним из таких оснований является «несоответствие документов требованиям настоящего Порядка». Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области в ходе публичных консультаций указал на то, что в Порядке № 1 требования к документам не определены.

По мнению министерства, в отдельных случаях Порядок № 1 устанавливает требования к документам. Например, подпунктом 1 пункта 8 Порядка № 1 предусмотрено, что заявление предоставляется по форме, утверждённой Минтранс НСО.

Представляется, что установленное основание для отказа в приёме документов не носит избыточного характера для перевозчика и не нуждается в дополнительном раскрытии.

Согласно абзацу четвёртому пункта 9 Порядка № 1, перевозчик вправе подать доработанные документы не позднее установленного Минтранс НСО срока окончания приёма заявлений. При этом в Порядке № 1 отсутствуют

положения, касающиеся установления Минтрансом НСО сроков начала и окончания приёма заявлений и документов, указанных в пункте 8. По мнению министерства, **такие полномочия, не ограниченные Порядком № 1, могут приводить к установлению разных сроков для предоставления одних и тех же документов различными перевозчиками, к установлению недостаточного срока для устранения недостатков в представленных документах, то есть являются избыточными.**

Представляется, что срок, в течение которого перевозчики вправе представить доработанные им документы, должен соответствовать сроку, установленному в абзаце первом пункта 8 Порядка № 1 или рассчитываться с момента его истечения. В связи с чем министерство рекомендует разработчику в абзаце четвёртом пункта 9 Порядка № 1 применительно к сроку представления перевозчиком доработанных документов сделать соответствующую ссылку на пункт 8 Порядка № 1.

Абзацем вторым пункта 10 Порядка № 1 установлено, что перевозчики обязаны возратить в Минтранс НСО подписанный со своей стороны договор о предоставлении субсидии не позднее двух рабочих дней со дня получения. По мнению министерства, **такой срок недостаточен для того, чтобы перевозчик мог рассмотреть, согласовать, подписать договор и направить его в Минтранс НСО,** даже с учётом того, что договор заключается по типовой форме. Министерство рекомендует разработчику увеличить указанный срок, например до 5 рабочих дней.

Абзац четвёртый пункта 10 Порядка № 1 предусматривает перечень оснований для отказа в заключении договора и предоставлении субсидий. Всего таких оснований 6. При этом, по мнению министерства, основания, указанные в подпунктах 3, 4 пункта 10 Порядка № 1 (соответственно «непредставление отчёта в срок, указанный в пункте 13 настоящего Порядка, и неустранение данного недостатка в течение 5 рабочих дней со дня истечения указанного срока» и «представление отчёта с нарушением условий, установленных пунктом 6 настоящего Порядка»), не могут рассматриваться в качестве оснований для отказа в заключении договора, поскольку на момент представления перевозчиком документов для заключения договора о предоставлении субсидии у перевозчика отсутствует обязанность по предоставлению отчёта (отдельно необходимо отметить, что из содержания пункта неясно, какого именно отчёта).

Если рассматривать основания, перечисленные в подпунктах 1–6 пункта 10 Порядка № 1, как основания для отказа в предоставлении субсидий, то, по мнению министерства, они также требуют корректировки. При предоставлении субсидии Минтранс НСО проверяет соблюдение условий, перечисленных в пункте 6 Порядка № 1. Однако перечисленные основания для отказа в предоставлении субсидии не коррелируют с пунктом 6 Порядка № 1. С учётом позиции министерства об избыточности отдельных подпунктов пункта 6 Порядка № 1 а также с учётом требования Постановления № 887, представляется, что основаниями для отказа в предоставлении субсидии в соответствующем месяце (но с возможностью получения субсидии в

следующем месяце) должны быть:

1) несоблюдение условий предоставления субсидии, установленных пунктом 6 Порядка № 1;

2) несоответствие представленных перевозчиком документов требованиям, определённым в пункте 6 Порядка № 1, или непредставление указанных документов в случаях, когда оно обязательно;

3) недостоверность представленной перевозчиком информации.

Принимая во внимание вышеизложенное, министерство рекомендует разработчику уточнить основания для отказа в заключении договора и предоставлении субсидий с учётом сказанного.

Пункт 16 Порядка № 1 текстуально соответствует пункту 15 Порядка № 2. По причинам, указанным при анализе последнего, министерство считает, что **неточность и противоречивость формулировок, содержащихся в пункте 16 Порядка № 1, может являться препятствием в получении субсидии перевозчиками, то есть, учитывая её компенсаторную функцию, к необоснованному затруднению осуществления предпринимательской деятельности таких перевозчиков.**

Принимая во внимание вышеизложенное, министерство предлагает разработчику устранить противоречие, аналогичное выявленному в Порядке № 2, для чего чётко определить основание, по которому принимается решение о предоставлении субсидии, и момент, с которого необходимо отсчитывать срок (10 рабочих дней, указанный в пункте 16 Порядка № 1), в течение которого перевозчику должна быть перечислена субсидия.

Пункты 20, 21 Порядка № 1 содержат перечень целей (направлений), на которые перевозчики вправе (пункт 20) и не вправе (пункт 21) расходовать полученную субсидию. Несколько участников публичных консультаций указали на необходимость исключения указанных пунктов как необоснованно затрудняющих осуществление предпринимательской деятельности. Министерство считает возможным согласиться с таким выводом.

Пунктом 1 статьи 78 Бюджетного кодекса РФ установлено, что субсидии юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг предоставляются на безвозмездной и безвозвратной основе в целях возмещения недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат в связи с производством (реализацией) товаров (за исключением подакцизных товаров, кроме автомобилей легковых и мотоциклов), выполнением работ, оказанием услуг.

Исходя из содержания пункта 1 статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации, субсидии из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации юридическим лицам могут предоставляться как в целях возмещения затрат, фактически понесённых получателями субсидий, так и в целях финансового

обеспечения планируемых получателями субсидий затрат²⁵.

При этом порядок предоставления субсидий в целях возмещения затрат имеет существенные различия по сравнению с порядком предоставления субсидий в целях финансового обеспечения затрат.

Постановлением № 887 определены общие требования к нормативным правовым актам, муниципальным правовым актам, регулирующим предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг. В соответствии с пунктом 3 статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации нормативные правовые акты, регулирующие предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг, должны соответствовать указанным общим требованиям.

В Постановлении № 887 требования, которым должны соответствовать порядки предоставления субсидии, также зависят от вида субсидии. Так, порядок, регулирующий предоставление субсидий в порядке возмещения недополученных доходов и (или) возмещения затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, должен содержать положения, указанные в пунктах 2–6 и 9 Общих требований. В указанных пунктах отсутствуют требования о необходимости определения в порядках предоставления субсидий направления расходов, источником финансового обеспечения которых является субсидия, а также перечня направлений (целей), на которых нельзя использовать предоставленную субсидию.

Относительно порядков, регулирующих предоставление субсидий на финансовое обеспечение затрат, в Постановлении № 887 устанавливается, что они должны содержать положения, определённые в пунктах 2–8. Так, согласно пункту 7 Общих требований, в порядках предоставления субсидий на финансовое обеспечение затрат должны быть определены направления расходов, источником финансового обеспечения которых является субсидия, а также предусмотрена отчётность об осуществлении расходов, источником которой является указанная субсидия. Кроме того, пункт 7 Общих требований предусматривает запрет на приобретение иностранной валюты за счёт указанных субсидий. Следует отметить, что на порядки предоставления субсидий на возмещение затрат указанные пункты не распространяются.

Установленное в абзаце четвёртом пункта 9 Общих требований требование о необходимости определения в порядках предоставления субсидий на возмещение затрат направлений затрат (недополученных доходов), на возмещение которых представляется субсидия, по мнению министерства, указывает на необходимость определения перечня направлений, по которым возмещаются недополученные доходы, а не перечень расходов, на которые

²⁵ Письмо Минфина России от 24.02.2015 № 02-01-10/9077.

может быть направлена субсидия. Позиция министерства, а также участников публичных консультаций, которые выразили несогласие с пунктами 20, 21 Порядка № 1, подтверждается также судебной практикой. Так, из Обзора практики разрешения арбитражными судами дел, связанных с применением отдельных положений главы 25 Налогового кодекса Российской Федерации, следует, что средства, полученные перевозчиком в целях возмещения недополученных затрат ввиду применения регулируемых тарифов, могут использоваться получателем по своему усмотрению²⁶.

В качестве ещё одного примера, подтверждающего позицию министерства, можно рассмотреть пункт 5.1 статьи 78 Бюджетного кодекса РФ, согласно которому обязательным условием предоставления субсидий на финансовое обеспечение затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, является запрет приобретения за счёт полученных средств иностранной валюты. Аналогичного запрета при предоставлении субсидий в форме возмещения затрат (недополученных доходов) Бюджетный кодекс Российской Федерации не предусматривает.

Кроме того, Типовая форма соглашения (договора) о предоставлении из федерального бюджета субсидии в виде возмещения затрат (недополученных доходов) юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг, утверждённая приказом Министерства финансов Российской Федерации от 31 октября 2016 года № 199н, также не предусматривает обязанностей получателя субсидии по предоставлению отчётов о расходах, источником финансового обеспечения которых являются субсидии, по ведению обособленного аналитического учёта операций, осуществляемых за счёт субсидии, по возвращению в бюджет неиспользованных остатков субсидии, запрета на приобретение за счёт субсидии иностранной валюты. Такие обязанности и запрет содержатся в утверждённой тем же приказом Типовой форме соглашения (договора) о предоставлении из федерального бюджета субсидии в виде финансового обеспечения затрат юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг.

В ходе проведённого Министерством анализа нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, регламентирующих порядки предоставления субсидий перевозчикам в целях возмещения затрат и недополученных доходов, возникающих в случаях государственного регулирования тарифов при выполнении перевозок пассажиров и багажа, а также в случаях перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры поддержки, в указанных порядках не были выявлены положения, аналогичные положениям, содержащимся в пунктах 20, 21 Порядка № 1, что также, по мнению министерства, свидетельствует об избыточности указанных положений и подтверждает позицию, изложенную выше.

Отдельного внимания заслуживает положение абзаца шестого пункта 21

²⁶ Информационное письмо Президиума ВАС РФ от 22 декабря 2005 года № 98

Порядка № 1, согласно которому «предоставленные перевозчику субсидии не могут являться источником формирования прибыли перевозчика по итогам каждого отчётного финансового года сверх прибыли, учтённой в установленных экономически обоснованных тарифах и необходимой для обеспечения перевозчика средствами на обслуживание привлечённого и заёмного капитала, собственными средствами на развитие в соответствии с инвестиционной программой, согласованной с министерством (органом местного самоуправления муниципального образования Новосибирской области), средствами на оплату налогов на прибыль, имущество и иных налогов, на выплату дивидендов, лизинговых платежей».

Некоторые участники публичных консультаций выразили мнение о том, что указанное требование противоречит действующему законодательству (в частности, статьям 247, 248, 252 Налогового кодекса РФ) и затрудняет осуществление предпринимательской деятельности. Запрет на формирование прибыли за счёт субсидий не содержит и Бюджетный кодекс Российской Федерации. В качестве обоснования своей позиции участники публичных консультаций ссылались на письмо Минфина России от 15 апреля 2016 года № 02-01-11/21926. Согласно этому письму, доходы, не учитываемые при определении налоговой базы по налогу на прибыль, поименованы в статье 251 Налогового кодекса Российской Федерации, и их перечень является исчерпывающим; субсидии, полученные коммерческими организациями в целях возмещения затрат или недополученных доходов в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, в статье 251 Налогового кодекса РФ не поименованы, следовательно учитываются при определении налоговой базы по налогу на прибыль организаций в обычном порядке.

Кроме того, согласно пункту 1 информационного письма Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 22 декабря 2005 года № 98, средства, получаемые организацией от публично-правового образования в связи с реализацией услуг по регулируемым тарифам, а также в связи с возмещением неполученной платы за услуги, оказанные льготным категориям граждан бесплатно или по льготным ценам в рамках реализации установленных законом льгот, подлежат учёту в составе доходов при определении налоговой базы по налогу на прибыль. Полученные предприятием средства не могут рассматриваться ни в качестве средств целевого финансирования (подпункт 14 пункта 1 статьи 251 Налогового кодекса Российской Федерации), ни в качестве целевых поступлений из бюджета (пункт 2 статьи 251 Налогового кодекса Российской Федерации).

Участник публичных консультаций ООО «Сибирская юридическая компания» указал на то, что объектом налогообложения по налогу на прибыль организаций признаётся прибыль, полученная налогоплательщиком, а именно полученные доходы, уменьшенные на величину произведённых расходов, которые определяются в соответствии с главой 25 Налогового кодекса Российской Федерации. Перечень доходов, не учитываемых при определении налоговой базы по налогу на прибыль организаций, приведён в статье 251

Налогового кодекса Российской Федерации. Субсидии, получаемые перевозчиками в форме возмещения затрат (недополученных доходов), в их число не входят. При этом затраты, на возмещение которых предоставлены субсидии, учитываются налогоплательщиками при определении налоговой базы по налогу на прибыль в составе расходов, поэтому такой порядок не приводит к дополнительному налогообложению получаемых субсидий. Аналогичный вывод следует также из письма Минфина России от 2 сентября 2015 года № 03-04-07/50654.

Из буквального прочтения пункта 21 Порядка № 1 следует, что предоставленные перевозчику субсидии не могут являться источником формирования прибыли перевозчика по итогам каждого отчётного финансового года. Это противоречит положениям Налогового кодекса Российской Федерации.

ООО «БелМарС» также указало на то, что исполнение установленного указанными пунктами требования, приводит к нарушению правила ведения бухгалтерского учёта, что создаёт барьеры для осуществления предпринимательской деятельности.

Министерство считает возможным согласиться с позицией участников публичных консультаций и рекомендует разработчику исключить пункты 20, 21 Порядка № 1.

Из пункта 25 Порядка № 1 следует, что при выявлении Минтрансом НСО либо органами, осуществляющими финансовый контроль, факта нецелевого использования субсидии или нарушения перевозчиком условий предоставления субсидий, несоответствия представленного отчёта данным документов первичного учёта перевозчика, министерство прекращает предоставление субсидии и в течение 5 рабочих дней со дня обнаружения указанных фактов направляет перевозчику письменное уведомление о необходимости возврата необоснованно полученной субсидии (абзац первый); субсидии подлежат возврату в областной бюджет Новосибирской области в течение 10 дней со дня получения соответствующего требования (абзац второй); предоставление субсидий перевозчику возобновляется с момента поступления возвращённых бюджетных средств на лицевой счёт Минтранса НСО (абзац третий).

Согласно абзацам первому–третьему подпункта «б» пункта 6 Общих требований к нормативным правовым актам, муниципальным правовым актам, регулирующим предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг, соответствующий правовой акт должен предусматривать «следующие меры ответственности за нарушение условий, целей и порядка предоставления субсидий»: «порядок и сроки возврата субсидий в бюджет бюджетной системы Российской Федерации, из которого планируется предоставление субсидии в соответствии с правовым актом»: «в случае нарушения получателем субсидии условий, установленных при их предоставлении, выявленного по фактам проверок, проведённых главным распорядителем как получателем бюджетных средств и уполномоченным

органом государственного (муниципального) финансового контроля. Проверка обозначенных положений министерством выходит за рамки его компетенции.

При этом, учитывая данные ранее рекомендации министерства о необходимости исключения пунктов 20 и 21 Порядка № 1, необходимо также **из абзаца первого пункта 25 Порядка № 1 исключить слова «нецелевого использования субсидии или»**, поскольку само это понятие утрачивает смысл в случае внесения указанных изменений.

Нарушение перевозчиком условий предоставления субсидии министерство считает достаточным основанием для возвращения суммы субсидии — при условии внесения предложенных министерством изменений в перечень таких условий.

Применительно к такому основанию для возвращения субсидии, как несоответствие представленного отчёта данным документов первичного учёта перевозчика, министерство полагает возможным указать следующее. Экономическая цель установления ответственности за данное нарушение — дестимулировать перевозчиков сообщать сведения, на основании которых им предоставляется субсидия в большем размере, чем вытекающий из данных их первичного учёта. В случае если результатом несоответствия между учётными данными перевозчика и сведениями в предоставленном им отчёте является уменьшение размера субсидии, перевозчик не должен нести за это ответственности. В этом смысле министерство полагает оправданным установление обязанности получателя субсидии по возврату *необоснованно полученной* субсидии — то есть субсидии, размер которой превышает рассчитанный исходя из учётных данных перевозчика.

Сроки возврата и возможность последующего возобновления получения субсидии также представляются оправданными.

С учётом изложенного, министерство не находит оснований для признания анализируемого пункта необоснованно затрудняющим осуществление предпринимательской или инвестиционной деятельности.

3.3. Анализ Порядка № 2

Согласно пункту 5 статьи 790 Гражданского кодекса Российской Федерации, в случаях, когда в соответствии с законом или иными правовыми актами установлены льготы или преимущества по провозной плате за перевозку грузов, пассажиров и багажа, понесённые в связи с этим расходы возмещаются транспортной организацией за счёт средств соответствующего бюджета. Как было показано ранее, применительно к перевозкам автомобильным транспортом такая компенсация производится перевозчикам, осуществляющим перевозку по регулируемым тарифам (при наличии соответствующего соглашения — также и по нерегулируемым).

Представляется, что в связи с установлением льгот перевозчики не несут собственно расходов, поскольку оно не требует совершения ими каких-либо действий. Единственное следствие их установления — обязанность перевозчика получать провозную плату в меньшем размере в случае подтверждения пассажиром принадлежности к соответствующей категории.

Однако такие убытки относятся не к числу расходов, а к числу недополученных доходов — упущенной выгоды (абзац первый пункта 2 статьи 15 Гражданского кодекса Российской Федерации). Соответствующим образом называется и сама субсидия, порядок предоставления которой регламентирован Порядком № 2: субсидия в целях возмещения *недополученных доходов* перевозчиков, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки.

Таким образом, указанная субсидия носит компенсационный характер и направлена на возмещение разницы между провозной платой, размер которой применяется перевозчиком в общем случае, и полученной от каждого из пассажиров, имеющих право на применение льгот.

Субсидии из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения затрат и недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае государственного регулирования тарифов при выполнении перевозок пассажиров автомобильным транспортом в границах муниципального района (за исключением маршрутов, организованных в границах населённых пунктов) и по пригородным маршрутам регулярного сообщения, а также внутренним водным транспортом и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении (Порядок № 1), предоставляются в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 6 Закона Новосибирской области от 05.05.2016 № 55-ОЗ «Об отдельных вопросах организации транспортного обслуживания населения на территории Новосибирской области» (далее — Закон НСО № 55-ОЗ) в порядке, установленном Правительством Новосибирской области:

1) в случае согласования Минтрансом НСО тарифов на перевозку пассажиров внутренним водным транспортом в пригородном сообщении в соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта предоставление субсидий организациям внутреннего водного транспорта в целях возмещения затрат или недополученных доходов, возникающих при применении согласованных тарифов;

2) в результате утверждения приказом департамента по тарифам Новосибирской области зонального понижения тарифов на перевозку пассажиров по маршрутам регулярного сообщения в границах муниципальных районов Новосибирской области организациям автомобильного транспорта в целях возмещения затрат или недополученных доходов, возникающих в связи с государственным регулированием тарифов на перевозку пассажиров, а также в случаях заключения Минтрансом НСО договоров или государственных контрактов на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в пригородном сообщении (протяжённостью до 50 километров) с низким пассажиропотоком;

3) в результате утверждения приказом департамента по тарифам Новосибирской области тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, оказываемые ОАО «Экспресс-пригород», на основании которых определяется плата за перевозку пассажиров в пригородном сообщении на территории Новосибирской области ниже определяемого органом регулирования экономически обоснованного

уровня, организациям, осуществляющим перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, в целях возмещения затрат или недополученных доходов, возникающих в случае государственного регулирования тарифов.

Субсидии из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки (Порядок № 2), предоставляются перевозчикам в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 6 Закона Новосибирской области от 05.05.2016 № 55-ОЗ «Об отдельных вопросах организации транспортного обслуживания населения на территории Новосибирской области» в порядке, установленном Правительством Новосибирской области:

а) в целях возмещения недополученных доходов сверх стоимости специального проездного билета (СПБ), возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки при проезде в транспорте по предъявлении СПБ, включая пенсионеров (кроме пенсионеров, получающих трудовую пенсию по старости, проживающих в г. Новосибирске);

б) в целях возмещения недополученных доходов, возникающих при проезде автомобильным транспортом междугородного внутриобластного сообщения и водным транспортом пригородного сообщения по предъявлении СПБ;

в) на оплату проезда общественным пассажирским транспортом детей из многодетных семей - учащихся образовательных организаций всех типов и одного из родителей (опекунов, попечителей) многодетной семьи, имеющей пять и более детей;

г) в связи с принятием Новосибирской областью решений об установлении льгот по тарифам на проезд обучающихся и воспитанников общеобразовательных организаций и обучающихся по очной форме обучения в государственных образовательных организациях высшего образования и профессиональных образовательных организациях;

д) на оплату проезда ветеранов труда железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

е) на оплату проезда тружеников тыла железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

ж) на оплату проезда реабилитированных и лиц, признанных пострадавшими от политических репрессий, железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

з) на оплату проезда ветеранов труда Новосибирской области железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

и) на оплату проезда лиц, имеющих почётные звания Российской Федерации, РСФСР или СССР, проживающих в Новосибирской области, железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Пункт 5 Порядка № 2 устанавливает перечень критериев, которым должны удовлетворять перевозчики, претендующие на получение субсидий, в момент заключения договора о предоставлении субсидий или государственного

контракта²⁷.

Необходимо заметить, что, согласно подпункту 1 пункта 6 Порядка № 2, одним из условий, соблюдение которого обязательно для предоставления субсидии, является наличие заключённого с Минтрансом НСО договора о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки. Изъятий из этого правила не существует, в том числе для тех перевозчиков, основанием для осуществления которыми перевозок является заключение государственного контракта. Однако последние указанные перевозчики должны отвечать критериям, установленным в анализируемом пункте, *на момент заключения государственного контракта*, а остальные, включая перевозчиков, заключивших муниципальный контракт, — *на момент заключения договора о предоставлении субсидий*.

Министерство полагает, что главное сущностное отличие государственного и муниципального контракта состоит в уровне публичной власти, представитель которой заключает такой контракт с юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, то есть не имеет экономических оснований. Поэтому **установление для перевозчиков разных дат, на которые они должны соответствовать одним и тем же требованиям, в зависимости от основания для начала осуществления регулярных перевозок (заключённый государственный контракт или иное), является дискриминационным.**

Наиболее оправданной представляется необходимость соответствовать установленным требованиям (критериям) на момент заключения договора о предоставлении субсидии: в этом случае перевозчик, не соответствующий таким критериям, но желающий получать субсидию, заранее имеет возможность узнать о таком несоответствии и устранить его. Сделать то же самое применительно к наступившему моменту невозможно.

С учётом изложенного министерство рекомендует разработчику акта в целях устранения указанного недостатка исключить из пункта 5 Порядка № 2 слова «или государственного контракта, заключаемого в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учётом положений Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ „Об организации регулярных перевозок

²⁷ Точная формулировка: «Перевозчики, претендующие на получение субсидий, при заключении договора о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки, или государственного контракта, заключаемого в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учётом положений Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ „Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“, должны отвечать следующим критериям»

пассажиrow и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“, ».

Сами критерии и анализ их обоснованности приводятся далее.

1) осуществление перевозчиком на законных основаниях регулярных пассажирских перевозок по маршрутам, сформированным Минтрансом НСО (органами местного самоуправления муниципальных образований Новосибирской области) в соответствии с законодательством, — наличие договора, муниципального или государственного контракта на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам по маршрутам регулярных перевозок

Посредством синтаксиса анализируемого подпункта обе его части приравниваются друг к другу: «осуществление перевозчиком на законных основаниях регулярных пассажирских перевозок по маршрутам, сформированным Минтрансом НСО (органами местного самоуправления муниципальных образований Новосибирской области) в соответствии с законодательством» и «наличие договора, муниципального или государственного контракта на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам по маршрутам регулярных перевозок». Министерство полагает, что для такого приравнивания есть основания.

Частью 9 статьи 39 Закона об организации пассажирских перевозок предусмотрено следующее положение:

«Регулярные перевозки, частично или полностью оплачиваемые за счёт средств бюджетов субъектов Российской Федерации или местных бюджетов, осуществляются в порядке, действовавшем до дня официального опубликования настоящего Федерального закона, в течение срока, по окончании которого в соответствии с графиком, предусмотренным документом планирования регулярных перевозок, в отношении данных перевозок должен быть заключён государственный или муниципальный контракт. Указанный срок не может превышать пять лет со дня официального опубликования настоящего Федерального закона, а в отношении регулярных перевозок, осуществляемых государственными унитарными предприятиями или государственными учреждениями субъектов Российской Федерации — городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, — десять лет со дня официального опубликования настоящего Федерального закона». (Федеральный закон № 220-ФЗ, как сообщалось ранее, был официально опубликован 14 июля 2015 года.)

Приведённый фрагмент устанавливает, что указанные в нём регулярные перевозки осуществляются в порядке, действовавшем до 14 июля 2015 года, в течение срока, который предусмотрен соответствующим документом планирования и не превышает 5 (10) лет. Однако деятельность по осуществлению регулярных перевозок не тождественна деятельности по организации их осуществления (а равно по привлечению перевозчиков к осуществлению регулярных перевозок). Она различна и по своему содержанию, и по составу субъектов такой деятельности.

Вычленяемая из содержания части 9 статьи 39 Федерального закона № 220-ФЗ словесная конструкция «регулярные перевозки... осуществляются... в течение срока, по окончании которого в соответствии с графиком, предусмотренным документом планирования регулярных перевозок, в отношении данных перевозок должен быть заключён государственный или муниципальный контракт» не противоречит такому толкованию.

Так, в соответствии с нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации перевозчик на 14 июля 2015 года мог быть наделён правом осуществлять регулярные перевозки бессрочно либо в течение срока, превышающего или не превышающего 5- или 10-летний. Доход перевозчика мог зависеть от количества перевезённых пассажиров и (или) от количества (продолжительности) допущенных нарушений установленного расписания движения. Движение должно было осуществляться по расписанию и через остановочные пункты, которые в период действия такого права изменяются по согласованию перевозчика и соответствующего уполномоченного органа или (последним) в одностороннем порядке. Порядок осуществления таким перевозчиком регулярных перевозок мог предусматривать или не предусматривать обязательное наличие документов, подтверждающих право перевозчика использовать для целей перевозки только конкретное транспортное средство, или любое транспортное средство с определёнными техническими характеристиками, или любое принадлежащее перевозчику транспортное средство, иных документов. Изменение перечисленных правил не в пользу перевозчика, совершённое после официального опубликования Федерального закона № 220-ФЗ и обосновываемое необходимостью приведения региональных или муниципальных правовых актов в соответствие с федеральным законодательством, могло существенным образом нарушить баланс частных и публичных интересов. Однако и бессрочное сохранение правил осуществления регулярных перевозок (если перевозчик получил такое право бессрочно до 14 июля 2015 года или, в особенности, в период с 14 июля 2015 года по 10 января 2016 года, по истечении которого, согласно части 2 статьи 14 и части 3 статьи 42 Федерального закона № 220-ФЗ, заключение государственных и муниципальных контрактов становится обязательным применительно к регулируемым перевозкам) в той части, в которой оно предоставляло бы перевозчикам другие права или возлагало бы на них другие обязанности по сравнению с предусмотренными государственными или муниципальными контрактами, не только ставило бы перевозчиков, не получивших такого бессрочного права (невозможного в соответствии с законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд), в дискриминационное положение по сравнению с перевозчиками, его получившими, но и в применимых случаях по-разному регулировало бы отношения, непосредственно связанные с осуществлением перевозок. Так, если бы ранее действовавшие правила устанавливали, что вознаграждение перевозчика составляет совокупный полученный им размер провозной платы, то есть зависит только от количества перевезённых

пассажиров, а в заключаемых государственных или муниципальных контрактах устанавливалось бы, что перевозчик получает вознаграждение исключительно за соблюдение установленного расписания движения, а провозную плату передаёт в соответствующий бюджет, то очевидно, что в первом случае, в отличие от второго, перевозчик не был бы заинтересован в соблюдении расписания движения и поэтому с большей вероятностью осуществлял бы перевозки в таком режиме, который гарантирует максимальное количество перевезённых пассажиров, даже если это приводит к нарушению интересов самих пассажиров.

С учётом изложенного, для целей наиболее оптимального регулирования отношений в сфере организации регулярных перевозок в переходный период, по мнению министерства, целесообразно было на уровне федерального закона защитить как частные интересы тех перевозчиков, которые начали осуществлять регулярные перевозки по регулируемым тарифам до начала переходного периода или в такой период, так и публичные интересы субъекта Российской Федерации или муниципального образования по недопущению дискриминации различных категорий перевозчиков, по обеспечению интересов пассажиров и другие.

Следовательно, в настоящий момент перевозчики, до 14 июля 2015 года заключившие договор, из которого вытекает их обязанность по осуществлению регулярных перевозок по регулируемым тарифам и срок действия которого не истёк, не обязаны для продолжения осуществления таких перевозок заключать муниципальный или государственный контракт. Если они получили право на осуществление таких перевозок до 14 июля 2015 года на другом основании, помимо государственного или муниципального контракта, например в силу принятия соответствующим органом публичной власти решения об этом, срок действия которого также не истёк, то это также будет являться законным основанием для осуществления регулярных перевозок. Однако министерству такие случаи применительно к Новосибирской области неизвестны. Кроме того, как сообщалось выше, договор заключается между Минтрансом НСО и акционерным обществом «Экспресс-Пригород», осуществляющим пригородные перевозки железнодорожным транспортом, и с лицами, осуществляющими пригородные перевозки внутренним водным транспортом.

Таким образом, приравнивание двух частей анализируемого подпункта друг к другу обоснованно.

При несоответствии перевозчика данному критерию он не обязан применять льготы и, следовательно, в случае их применения не вправе требовать их компенсации из областного бюджета Новосибирской области.

Учитывая изложенное, министерство полагает, что анализируемый подпункт не затрудняет необоснованно осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности.

2) наличие и использование перевозчиком автоматизированной системы персонафицированного учёта поездок граждан или материалов регулярного сезонного обследования пассажиропотоков не менее двух раз в год: в период с 1 апреля по 30 сентября и с 1 октября по 31 марта по методике,

разработанной Минтрансом НСО

Данный подпункт аналогичен подпункту 7 пункта 5 Порядка № 1. По указанным при его анализе причинам министерство полагает, что подпункт 2 пункта 5 Порядка № 2 также не затрудняет необоснованно осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности.

3) наличие потребности в пассажирских перевозках на маршруте регулярных перевозок с учётом анализа пассажиропотоков

Исходя из той части анализируемого пункта, которой предшествует перечисление подпунктов, в каждом из них должен содержаться критерий, относящийся к перевозчику.

Подпункт 3 пункта 5 Порядка № 2 указанным признаком не обладает, поскольку наличие потребности в пассажирских перевозках на маршруте регулярных перевозок — объективный факт, на который перевозчик при нормальных условиях хозяйственной деятельности не может повлиять.

Более того, министерство полагает, что наличие потребности в пассажирских перевозках как необходимое условие для компенсации перевозчику недополученных доходов противоречит экономической природе данной субсидии. У конкретного пассажира, имеющего право на льготный проезд, в конкретный момент времени может возникнуть потребность в перевозке по соответствующему маршруту вне зависимости от уровня спроса на такие перевозки. При этом, принимая от такого пассажира провозную плату, рассчитанную с учётом льгот пассажира, перевозчик, обязанный применять такие льготы, обоснованно рассчитывает на последующую компенсацию недополученного дохода. Отказ в заключении договора о предоставлении субсидии (то есть о такой компенсации) по тому лишь основанию, что маршрут не пользуется достаточным уровнем спроса, будет нарушать обоснованные ожидания перевозчика, в силу наличия которых он и принял провозную плату в сниженном размере. Однако подпункт 1 пункта 10 Порядка № 2 предусматривает такое основание для отказа в заключении договора и предоставлении субсидии, как «несоответствие перевозчика критериям, предусмотренным пунктом 5 настоящего Порядка».

При всём сказанном, законодательство Российской Федерации не ставит обязанность применения льгот в зависимость от их компенсации за счёт средств соответствующего бюджета.

Учитывая изложенное, **подпункт 3 пункта 5 Порядка № 2 содержит положение, позволяющее по причинам, не связанным с экономической природой предоставляемой субсидии, отказаться её предоставлять перевозчику, который обязан применять льготы при взимании провозной платы с пассажиров, что необоснованно повлечёт уменьшение его дохода.** Представляется, что подпункт 3 пункта 5 Порядка № 2 следует исключить.

4) отсутствие в отношении перевозчика процесса ликвидации, реорганизации или банкротства в соответствии с законодательством Российской Федерации, или приостановления деятельности в порядке, предусмотренном Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях

Министерство не находит оснований для признания данного подпункта необоснованно затрудняющим осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности.

5) получатели субсидий не должны являться иностранными юридическими лицами, а также российскими юридическими лицами, в уставном (складочном) капитале которых доля участия иностранных юридических лиц, местом регистрации которых является государство или территория, включённые в утверждаемый Министерством финансов Российской Федерации перечень государств и территорий, предоставляющих льготный налоговый режим налогообложения и (или) не предусматривающих раскрытия и предоставления информации при проведении финансовых операций (оффшорные зоны) в отношении таких юридических лиц, в совокупности превышает 50 процентов

Данный подпункт по своему содержанию аналогичен подпункту 9 пункта 5 Порядка № 1, который анализировался ранее. По той же причине министерство не может признать его необоснованно затрудняющим осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности.

В отношении **пункта 6 Порядка № 2** необходимо заметить, что по своему содержанию он аналогичен пункту 6 Порядка № 1. В нём также содержатся условия, которые должны соблюдаться на первое число месяца, предшествующего месяцу, в котором планируется принятие решения о предоставлении субсидии. Как и в случае с Порядком № 1, министерство полагает, что требования к перевозчику, с которым заключается соглашение о предоставлении субсидий, не могут предъявляться на первое число месяца, предшествующего месяцу предполагаемого принятия решения о предоставлении субсидии.

1) наличие заключённого с Минтрансом НСО договора о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки

Данный подпункт сводится к тому, что для получения субсидии необходимо, в числе прочего, заключить договор о предоставлении субсидии. Учитывая, что Порядок № 2 исходит из обязательности его заключения для целей получения субсидии, министерство не находит оснований для признания этого подпункта необоснованно затрудняющим осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности.

2) осуществление перевозок граждан по регулируемому тарифу соответствующим типом транспортных средств, за исключением автобусов малого класса транспортных средств (кроме автобусов марки ПАЗ-3205), по сформированным маршрутам регулярных перевозок и расписаниям движения в соответствии с договором, муниципальным или государственным контрактом

Применение критерия «осуществление перевозок граждан по регулируемому тарифу соответствующим типом транспортных средств по сформированным маршрутам регулярных перевозок и расписаниям движения в соответствии с договором, муниципальным или государственным контрактом» само по себе представляется оправданным, поскольку, как было показано выше,

при анализе подпункта 1 пункта 5 Порядка № 2, указанный перечень оснований для осуществления регулярных перевозок является исчерпывающим для Новосибирской области.

Однако термин «договор», употреблённый в подпункте 1 пункта 5 и в подпункте 2 пункта 6 Порядка № 2, имеют разное содержание. Это связано с тем, что в подпункте 1 пункта 6 Порядка № 2 имеется следующая формулировка: «1) наличие заключённого с [Минтрансом НСО] договора о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки (далее — договор)».

Анализ аналогичных положений приводился ранее в настоящем заключении. По тем же основаниям представляется, что **формулировка анализируемого подпункта допускает неоднозначность толкования, при этом один из возможных способов толкования необоснованно запрещает предоставление субсидии тем перевозчикам, с которыми не заключён государственный или муниципальный контракт, а второй — противоречит положению Порядка № 2 о том, что для получения субсидии необходимо заключение договора об этом (подпункт 1 пункта 6 Порядка № 2). С учётом изложенного, министерство приходит к выводу, что указанное положение может необоснованно затруднять осуществление предпринимательской деятельности перевозчиков.**

Для устранения указанного недостатка необходимо внесение изменений в подпункт 1 пункта 6 Порядка № 2 в части последующего именованного термина «договор о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки» или в подпункт 2 пункта 6 Порядка № 2 путём замены термина «договор» на «договор об осуществлении регулярных перевозок» или иной подобный или изъятия иных требований, помимо наличия договора о предоставлении субсидии.

3) ведение перевозчиком (для многопрофильных организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих кроме перевозок пассажиров иные виды деятельности) раздельного учёта доходов и расходов по видам деятельности и видам перевозок пассажиров — в случае выполнения перевозок пассажиров несколькими видами транспорта или в нескольких видах сообщения или заказных перевозок

Данный подпункт идентичен подпункту 6 пункта 5 Порядка № 1, анализ которого проводился ранее.

4) ежемесячное представление в министерство не позднее 5 числа месяца, следующего за отчётным, отчёта о недополученных доходах перевозчика, заключившего договор, по форме, утверждаемой Минтрансом НСО

По существу данный подпункт аналогичен подпункту 4 пункта 6 Порядка № 1, который анализировался ранее. По тем же основаниям министерство полагает, что **содержащийся в подпункте 4 пункта 6 Порядка № 2 срок**

предоставления отчёта во взаимосвязи с последствиями его нарушения способствует необоснованному увеличению срока получения субсидии. Поскольку субсидия направлена на компенсацию недополученных доходов ввиду применения обязательных льгот при взимании провозной платы, её длительное получение снижает необоснованно затрудняет осуществление предпринимательской деятельности перевозчиков.

Министерство рекомендует разработчику акта устранить все перечисленные недостатки, упростив процедуру предоставления отчёта, в том числе увеличив срок его получения. Например, изложив подпункт в следующей редакции: «4) получение не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчётным, от самого перевозчика или от иных лиц, указанных перевозчиком, ежемесячных отчётов о недополученных доходах перевозчика по формам, утверждённым министерством».

5) обеспечение установления и выплаты заработной платы работникам перевозчика в размере не менее размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом

Обоснованность аналогичного подпункта 5 пункта 6 Порядка № 1 ранее проверялась министерством. По тем же основаниям министерство приходит к выводу об избыточности обязанности, содержащейся в подпункте 5 пункта 6 Порядка № 2.

б) согласие перевозчика на осуществление Минтрансом НСО и органами государственного финансового контроля проверок соблюдения условий, целей и порядка предоставления субсидий, включаемое в договор

По основаниям, изложенным при анализе подпункта 6 пункта 6 Порядка № 1, министерство полагает, что данный подпункт не затрудняет необоснованно осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности.

7) отсутствие недоимки на момент перечисления субсидии либо соблюдение исполнения графика погашения имеющейся задолженности, срок исполнения по которым наступил в соответствии с законодательством Российской Федерации:

а) по налогам, подлежащим перечислению в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации, за исключением отсроченной, рассроченной, в том числе в порядке реструктуризации, приостановленной к взысканию;

б) по страховым взносам в Пенсионный фонд Российской Федерации, Фонд социального страхования Российской Федерации, Федеральный фонд обязательного медицинского страхования и Территориальный фонд обязательного медицинского страхования Новосибирской области

По основаниям, изложенным при анализе подпункта 3 пункта 6 Порядка № 1, министерство полагает, что **анализируемый подпункт не позволяет однозначно определить, в какой момент получатель субсидии должен соответствовать требованию, несоответствие которому влечёт отказ в заключении договора и в предоставлении субсидии. Учитывая такие возможные последствия указанной неопределённости, данный подпункт представляется необоснованно затрудняющим осуществление**

предпринимательской деятельности.

8) отсутствие просроченной задолженности по возврату в соответствующий бюджет бюджетной системы Российской Федерации субсидий, бюджетных инвестиций, предоставленных, в том числе, в соответствии с иными правовыми актами (в случае, если такое требование предусмотрено правовым актом), и иная просроченная задолженность перед соответствующим бюджетом бюджетной системы Российской Федерации

Абзац первый подпункта «е» пункта 4 Общих требований к нормативным правовым актам, муниципальным правовым актам, регулирующим предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам — производителям товаров, работ, услуг запрещает предъявлять, в частности, указанное требование к получателю субсидии, с которым заключается соглашение о предоставлении субсидии, на первое число месяца, предшествующее месяцу предполагаемого принятия решения о предоставлении субсидии. С учётом изложенного, **данное требование избыточно.**

При этом министерство полагает, что указанный недостаток не имманентен указанному положению, так как направлен на обеспечение соблюдения баланса интересов перевозчиков и Новосибирской области. По этой причине министерство предлагает разработчику акта изменить дату, на которую перевозчик должен соответствовать указанному требованию.

9) перевозчики не должны получать средства из соответствующего бюджета бюджетной системы Российской Федерации в соответствии с иными нормативными правовыми актами, муниципальными правовыми актами на цели, указанные в пункте 2 Порядка № 2

Данное требование также представляется обоснованным, поскольку субсидия носит исключительно компенсаторную функцию. Это исключает возможность её предоставления в случае несоответствия перевозчика анализируемому подпункту.

Пункт 8 Порядка № 2 предусматривает перечень документов, которые перевозчики, претендующие на получение субсидии, «в подтверждение соответствия критериям, предусмотренным пунктом 5 настоящего Порядка, и обязательным требованиям» представляют в Минтранс НСО перечисленные в подпунктах указанного пункта документы за два месяца до начала финансового года, а перевозчики внутреннего водного транспорта — за два месяца до начала навигации.

1) заявление о заключении договора и предоставлении субсидии по форме, установленной Минтрансом НСО

Ранее министерство анализировало аналогичное положение подпункта 1 пункта 8 Порядка № 1.

Кроме того, учитывая сложившуюся практику применения данного подпункта, состоящую в **истребовании у перевозчиков документов, которые они не обязаны предоставлять Минтрансу НСО, то есть избыточных документов**, министерство также рекомендует разработчику привести приказ

Минтранса НСО от 10 февраля 2017 года № 26 в соответствии с Порядками №1 и №2 (с учетом изложенных в настоящем заключении предложений в части запрашиваемых у перевозчиков документов), а также в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и Новосибирской области провести процедуру оценки регулирующего воздействия разработанного проекта приказа.

2) копия договора, муниципального или государственного контракта с уполномоченным органом на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам по маршрутам регулярных перевозок, заверенную подписью руководителя уполномоченного органа (за исключением договоров с Минтрансом НСО)

Как полагает министерство, наличие указанного документа (в случае если под договором понимается не договор о предоставлении субсидии, как следует из буквального прочтения анализируемой нормы) необходимо для подтверждения того факта, что перевозчик осуществляет перевозки по регулируемым тарифам.

В этом смысле необходимо учитывать также, что, согласно части 2 статьи 12 Закона об организации пассажирских перевозок, муниципальный маршрут регулярных перевозок, межмуниципальный маршрут регулярных перевозок считаются установленными со дня включения предусмотренных пунктами 1–10 части 1 статьи 26 указанного федерального закона сведений о данных маршрутах соответственно в реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок, реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок. Пунктом 8 части 1 статьи 26 Закона об организации пассажирских перевозок предусмотрено включение в перечень вида регулярных перевозок, под которым, согласно пункту 16 части 1 статьи 3 Закона об организации пассажирских перевозок, понимаются «регулярные перевозки по регулируемым тарифам или регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам». Следовательно, **законность осуществления перевозчиком регулярных перевозок по регулируемым тарифам можно проверить без истребования документов, предусмотренных анализируемым подпунктом. В случае если это единственный предмет проверки данного документа, его истребование по указанным причинам является избыточным.**

Министерство рекомендует исключить подпункт 2 пункта 8 Порядка № 2.

3) копия договора с оператором транспортной платёжной системы «Электронный проездной — Новосибирск», подтверждающего использование перевозчиком автоматизированной системы персонифицированного учёта поездок граждан, заверенную подписью руководителя, или копию материалов сезонных обследований пассажиропотоков, заверенную подписью руководителя уполномоченного органа

По причинам, аналогичным указанным при анализе подпункта 13 пункта 8 Порядка № 1, министерство считает подпункт 3 пункта 8 Порядка № 2 возлагающим на перевозчиков обязанность по предоставлению документа, без предоставления которого требования, на подтверждение которым он направлен, всё равно могут подтверждены. Следовательно, такая

обязанность избыточна.

4) бухгалтерская и статистическая отчётность «за предшествующий год и последний отчётный период текущего финансового года с отметкой налогового органа по месту регистрации, а также отчётные сведения в соответствии с пунктом 17 настоящего Порядка»

Подпункт 4 пункта 8 Порядка № 2, за исключением фрагмента «а также отчётные сведения в соответствии с пунктом 17 настоящего Порядка», аналогичен подпункту 10 пункта 8 Порядка № 1. Указанный подпункт министерство анализировало ранее.

В остальной части подпункт ссылается на пункт 17 Порядка № 2, согласно которому *в целях подтверждения факта образования недополученных доходов, возникающих в результате перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки, перевозчики представляют ежеквартально вместе с отчётом за месяц, следующий за отчётным периодом:*

перевозчики — юридические лица — копии отчётов по формам федерального статистического наблюдения N 65-автотранс «Сведения о продукции автомобильного транспорта», № 65-ЭТР (срочная) «Сведения о работе метрополитенов, трамвайного и троллейбусного транспорта», № 1 ТР (вод) «Сведения о перевозочной деятельности на внутреннем водном транспорте», утверждённым приказом Федеральной службы государственной статистики от 6 сентября 2012 года № 480 «Об утверждении статистического инструментария для организации федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта и связи»;

перевозчики — индивидуальные предприниматели — отчётные сведения по форме, утверждённой Минтрансом НСО.

Выделенные фрагменты пункта 17 Порядка № 2 показывают, что перечисленные документы необходимы для расчёта размера субсидий, а не для заключения договора о предоставлении субсидии. Такой подход представляется верным, поскольку сам по себе факт осуществления перевозок по регулируемым тарифам и, следовательно, из которого, в соответствии с пунктом 5 статьи 790 Гражданского кодекса Российской Федерации, и вытекает обязанность применения льгот, достаточен для заключения договора. В случае если в течение какого-либо месяца перевозчик не перевезёт ни одного пассажира, имеющего льготы на проезд, то за соответствующий месяц он не получит компенсацию недополученных доходов. Причин, по которым такому лицу необходимо отказывать в заключении договора о предоставлении субсидий, министерство не находит.

Таким образом, в оставшейся части анализируемый подпункт **возлагает на перевозчика обязанность по предоставлению документов, которые объективно не нужны для заключения договора о предоставлении субсидии, то есть избыточных документов.**

Учитывая вышеизложенное, министерство рекомендует разработчику акта исключить из подпункта 4 пункта 8 Порядка № 2 слова «а также отчётные сведения в соответствии с пунктом 17 настоящего Порядка».

5) *справка о размере среднемесячной заработной платы работников перевозчика и о наличии либо отсутствии задолженности по выплате заработной платы работникам перевозчика*

Указанный подпункт аналогичен по содержанию подпункту 12 пункта 8 Порядка № 1, который анализировался ранее. По указанным в нём причинам министерство приходит к выводу, что **в существующей редакции документы, указанные в анализируемом подпункте, предоставляются в момент заключения договора для подтверждения соответствия перевозчика отчасти избыточным требованиям, которым он в указанный момент соответствовать ещё не должен, и, следовательно, избыточны.**

Пункт 9 Порядка № 2 текстуально соответствует пункту 9 Порядка № 1, который анализировался ранее.

По указанным при проведении такого анализа причинам министерство приходит к выводу, что содержащиеся в абзаце четвёртом этого пункта полномочия Минтранса НСО, не ограниченные **Порядком № 2, могут приводить к установлению разных сроков для предоставления одних и тех же документов различными перевозчиками, к установлению недостаточного срока для устранения недостатков в представленных документах, то есть являются избыточными.**

Представляется также, что срок, в течение которого перевозчики вправе представить доработанные им документы, должен соответствовать сроку, установленному в абзаце первом пункта 8 Порядка № 2 или рассчитываться с момента его истечения. В связи с чем министерство рекомендует разработчику в абзаце четвёртом пункта 9 Порядка № 2 применительно к сроку представления перевозчиком доработанных документов сделать соответствующую ссылку на пункт 8 Порядка № 2.

Пункт 10 Порядка № 2, за исключением отдельных оснований для отказа в заключении договора и предоставлении субсидии, также текстуально соответствует пункту 10 Порядка № 1. Поскольку последний уже анализировался ранее, министерство считает возможным по причинам, аналогичным указанным при таком анализе, прийти к выводу о том, что **установленный абзацем вторым пункта 10 Порядка № 2 срок недостаточен для того, чтобы перевозчик мог рассмотреть, согласовать, подписать договор и направить его в Минтранс НСО**, в связи с чем рекомендует разработчику увеличить указанный срок, например до 5 рабочих дней.

Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области отметил, что **пункт 15 Порядка № 2** «противоречит абзацу 2 пункта 9 постановления № 887, так как устанавливает срок перечисления субсидии не позднее 10 рабочего дня после принятия решения по результатам рассмотрения отчёта, указанного в подпункте 4 пункта 6 постановления № 83-п²⁸, и утверждения реестра на выделение средств из областного бюджета Новосибирской области. При этом отчёт, указанный в подпункте 4 пункта 6

²⁸ Из контекста следует, что имеется в виду Порядок № 2.

постановления № 83-п, не предусмотрен к представлению в составе документов, указанных в пункте 8 постановления № 83-п».

Министерство согласно с тем, что имеет место факт несоответствия положений пункта 15 Порядка № 2 положениям постановления Правительства РФ № 887. При этом ежемесячный отчёт не может быть включён в перечень документов, определённых в пункте 8 Порядка № 2, поскольку он содержит документы, необходимые для заключения договора о предоставлении субсидии. На момент заключения договора у перевозчиков отсутствует обязанность по предоставлению ежемесячных отчётов.

Из Порядка № 2 следует, что Минтранс НСО принимает решение о предоставлении субсидии (об отказе в предоставлении субсидий) перевозчикам на основании проверки перевозчика на соответствие его критериям, определённым в пункте 5 Порядка № 2, и требованиям, определённым в пункте 6 Порядка № 2. При этом сумма недополученных доходов определяется на основании представляемых перевозчиками ежемесячных отчётов (пункт 11 Порядка № 2). Однако из буквального прочтения пунктов 14, 16 Порядка № 2 следует, что решение о предоставлении субсидии принимается только на основании отчёта. Этот вывод, как уже было отмечено ранее при анализе пункта 10 Порядка № 2, не соответствует положениям пункта 10 Порядка № 2.

По мнению министерства, неточность и противоречивость указанных формулировок Порядка № 2 может являться препятствием в получении субсидии перевозчиками, то есть, учитывая её компенсаторную функцию, к необоснованному затруднению предпринимательской деятельности таких перевозчиков.

Принимая во внимание вышеизложенное, министерство предлагает разработчику устранить выявленное в Порядке № 2 противоречие, чётко определив основание, по которому принимается решение о предоставлении субсидии, момент, с которого необходимо отсчитывать срок (10 рабочих дней, указанный в пункте 15 Порядка № 2), в течение которого перевозчику должна быть перечислена субсидия.

Пункт 17 Порядка № 2 предусматривает обязанность перевозчиков ежеквартально вместе с отчётом за месяц в целях подтверждения факта образования недополученных доходов, возникающих в результате перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки, представлять перечисленные в указанном пункте документы, а именно:

перевозчики — юридические лица: копии отчётов по формам федерального статистического наблюдения № 65-автотранс «Сведения о продукции автомобильного транспорта», № 65-ЭТР (срочная) «Сведения о работе метрополитенов, трамвайного и троллейбусного транспорта», № 1 ТР (вод) «Сведения о перевозочной деятельности на внутреннем водном транспорте», утверждённые приказом Федеральной службы государственной статистики от 6 сентября 2012 года № 480 «Об утверждении статистического инструментария для организации федерального статистического наблюдения за деятельностью в

сфере транспорта и связи»;

перевозчики — индивидуальные предприниматели: отчётные сведения по форме, утверждённой Минтрансом НСО.

Следует заметить, что Приказом Росстата от 3 августа 2016 года № 385 «Об утверждении статистического инструментария для организации федерального статистического наблюдения за деятельностью в сфере транспорта» были утверждены новые формы отчётов: № 65-автотранс «Сведения о деятельности пассажирского автомобильного транспорта» (отчёт представляется за прошлый год в срок до 10 февраля); № 65-ЭТР «Сведения о городском электрическом транспорте» (отчёт представляется за прошлый год в срок до 25 января текущего года). Форма отчёта № 1-ТР (вод) «Сведения о перевозочной деятельности на внутреннем водном транспорте» утверждена приказом Росстата от 8 сентября 2015 года № 415 (отчёт представляет ежеквартально на 30 день после отчётного периода).

Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области отметил, что из Порядка № 2 непонятно, в целях проверки каких условий требуется представление указанных в пункте 17 отчётов, в связи с чем им был сделан вывод об избыточности данного требования. Аналогичного мнения придерживается также и ООО «Регион-автоцентр».

Принимая во внимание вышеизложенное и соглашаясь с названными участниками публичных консультаций, министерство приходит к выводу, что **на перевозчиков не может быть возложена обязанность по составлению документов, утверждённых утратившим силу нормативным правовым актом, в связи с чем содержащиеся в пункте 17 Порядка № 2 требования избыточны.**

Как уже было отмечено выше, перевозчики — индивидуальные предприниматели предоставляют отчётные сведения по форме, утверждённой Минтрансом НСО. По информации Минтранса НСО, форма отчёта утверждена приказом № 26. Из анализа указанного приказа **неясно, по какой именно форме необходимо представить отчёт указанным перевозчикам. В случае если с такой проблемой столкнутся перевозчики, это может привести к более позднему получению субсидии или к её неполучению, то есть необоснованно затруднит осуществление предпринимательской деятельности перевозчиков.**

Принимая во внимание изложенное, министерство рекомендует разработчику в пункте 17 Порядка № 2 указать наименование отчёта, который должны представить перевозчики — индивидуальные предприниматели. При этом с наименованием формы отчёта должно совпадать наименование документа, утверждённого приказом Минтранса НСО № 26.

Кроме того, **поскольку необходимость предоставления перечисленных документов неочевидна для подтверждения сведений, необходимых для расчёта субсидии, что также может свидетельствовать об избыточности таких документов,** министерство рекомендует разработчику акта рассмотреть вопрос об исключении пункта 17 Порядка № 2 или о сокращении упомянутых в нём документов.

Пункты 19.1 и 19.2 Порядка № 2 по причинам, аналогичным указанным при анализе пунктов 20 и 21 Порядка № 1, считает необоснованно затрудняющими осуществление предпринимательской деятельности перевозчиков и на этом основании подлежащими исключению.

Пункт 22 Порядка № 2 текстуально почти полностью соответствует пункту 25 Порядка № 1. При анализе последнее министерство рекомендовало исключить из него слова «нецелевого использования субсидии или». Однако таких слов в пункте 22 Порядка № 2 нет, в связи с чем министерство полагает, что содержащиеся в нём положения не затрудняют необоснованно осуществление предпринимательской и инвестиционной деятельности.

4. Сведения о выявленных положениях нормативного правового акта, которые создают необоснованные затруднения осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, способствуют возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области

По итогам анализа в соответствии с пунктом 13 Порядка проведения экспертизы сделаны следующие выводы:

№ п/п	Критерии	Наличие или отсутствие выявленных положений, которые создают необоснованные затруднения осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, а также способствуют возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области
1	Наличие в нормативном правовом акте избыточных требований по подготовке и (или) представлению документов, сведений, информации	<p>1. Содержащийся в подпункте 4 пункта 6 Порядка № 1, подпункте 4 пункта 6 Порядка № 2 срок предоставления отчёта представляется чрезмерно коротким.</p> <p>2. В подпункте 1 пункта 8 Порядка № 1, подпункте 1 пункта 8 Порядка № 2 необходимо уточнить наименование заявления о заключении договора</p> <p>3. Подпункты 3, 11, 13 пункта 8 Порядка № 1, подпункт 2, 3 пункта 8 Порядка № 2 возлагают на перевозчика обязанность по предоставлению документов, которые не являются необходимыми для целей предоставления субсидии.</p> <p>4. Подпункты 4 и 5 пункта 8 Порядка № 1 возлагает на перевозчика обязанность по предоставлению документа, подтверждающего соответствие перевозчика требованиям, на соответствие которым он проверялся ранее при заключении с ним договора</p>

		<p>об организации регулярных перевозок.</p> <p>5. В подпункте 6 пункта 8 Порядка № 1 необходимо уточнить случаи, когда для получения субсидии необходимо предоставлять локальный нормативный акт или справку о дате начала применения и размере провозной платы.</p> <p>6. В подпункте 7 пункта 8 Порядка № 1 уточнить случаи, когда необходимо предоставлять проект расписания движения для согласования или утверждения.</p> <p>7. Документы, указанные в подпункте 12 пункта 8 Порядка № 1, в подпункте 5 пункта 8 Порядка № 2, предоставляются в момент заключения договора для подтверждения соответствия перевозчика требованиям, которым, в соответствии с Порядком № 1, в указанный момент он соответствовать не должен. Кроме того, сами такие требования являются избыточными.</p> <p>8. Предусмотренный абзацем вторым пункта 10 Порядка № 1, абзаце вторым пункта 10 Порядка № 2 срок возвращения в Минтранс НСО договора о предоставлении субсидии, подписанного перевозчиком, чрезмерно короткий.</p> <p>9. Пункт 17 Порядка № 2 возлагает на перевозчиков — юридических лиц обязанность по предоставлению документов, утверждённых утратившим силу нормативным правовым актом, а на перевозчиков — индивидуальных предпринимателей — обязанность по предоставлению отчётов по форме, поиск которых может вызывать затруднение.</p>
2	<p>Наличие в нормативном правовом акте требований, связанных с необходимостью создания, приобретения, содержания, реализации каких-либо активов, возникновения, наличия или прекращения договорных обязательств, наличия персонала, осуществления не связанных с представлением информации или подготовкой документов работ, услуг в связи с организацией, осуществлением или прекращением определённого вида деятельности, которые, по мнению</p>	<p>1. Уточнить пункт 3 Порядка № 1 с учетом того, что введен переход на контрактную систему.</p> <p>2. Пункт 5 Порядка № 1 устанавливает необходимость соответствия установленным подпунктами этого пункта критериям на момент заключения договора о предоставлении субсидии или государственного контракта, что необоснованно ставит перевозчиков, заключивших и не заключивших такой контракт, в</p>

<p>субъекта предпринимательской и инвестиционной деятельности, необоснованно усложняют ведение деятельности либо приводят к существенным издержкам или невозможности осуществления предпринимательской или инвестиционной деятельности</p>	<p>неравное положение.</p> <p>3. Подпункт 5 пункта 5 Порядка № 1 необоснованно возлагает на перевозчиков обязанности, не предусмотренные законодательством Российской Федерации и не вытекающие из них (в частности, на перевозчиков, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом, обязанность по самостоятельному обслуживанию и ремонту транспортных средств).</p> <p>4. Подпункт 8 пункта 5 Порядка № 1 устанавливает критерий отбора получателей субсидии, соответствие которому в момент заключения договора объективно не имеет значения, но лишает тех перевозчиков, которые начали ему соответствовать по прошествии срока заключения договора о предоставлении субсидии, права на её получение.</p> <p>5. Подпункт 9 пункта 5 Порядка № 1 устанавливает критерий отбора получателей субсидии, соответствие которому в момент заключения договора объективно не имеет значения, но лишает тех перевозчиков, которые начали ему соответствовать по прошествии срока заключения договора о предоставлении субсидии, права на её получение.</p> <p>6. Подпункт 5 пункта 6 Порядка № 1, подпункт 5 пункта 6 Порядка № 2 необоснованно возлагает на перевозчика обязанность по поддержанию минимального уровня заработной платы кондукторов в размере, не предусмотренном федеральным законодательством.</p> <p>7. Пункт 20 Порядка № 1, пункт 19.1 Порядка № 2 необоснованно ограничивают перечень направлений расходов, на которые может направляться получаемая субсидия.</p> <p>8. Пункт 21 Порядка № 1, пункт 19.2 Порядка № 2 необоснованно устанавливают перечень направлений расходов, на которые не может направляться получаемая субсидия.</p> <p>9. Установление пунктом 5 Порядка № 2</p>
--	---

		<p>для перевозчиков разных дат, на которые они должны соответствовать одним и тем же требованиям, в зависимости от основания для начала осуществления регулярных перевозок (заключённый государственный контракт или иное), носит дискриминационный характер.</p>
3	<p>Отсутствие, неточность или избыточность полномочий лиц, наделённых правом проведения проверок, участия в комиссиях, выдачи или осуществления согласований, определения условий и выполнения иных установленных законодательством Новосибирской области обязательных процедур</p>	<p>1. Между пунктом 3 и подпунктом 4 пункта 5 Порядка № 1 имеет место противоречие, так как, согласно первому из них, перевозчики, не обладающие законным правом на использование транспортной инфраструктуры внутренних водных путей, имеют право на получение субсидии, а согласно второму — нет.</p> <p>2. Если перевозчик не обладает законным правом на использование иных, помимо автовокзалов и автостанций, сооружений, предназначенных для обслуживания пассажиров и персонала перевозчиков при выполнении пассажирских перевозок автомобильным транспортом, то, согласно пункту 3 Порядка № 1, он имеет право на получение субсидии, а в соответствии с подпунктом 4 пункта 5 Порядка № 1 — нет.</p> <p>3. Перевозчик, не соответствующий требованию подпункта 5 пункта 5 Порядка № 1 («наличие производственной базы автомобильного транспорта, законного права на использование инфраструктуры железнодорожного транспорта, пунктов отстоя судов при судоходстве по внутренним водным путям, обеспечивающих техническое обслуживание, ремонт и хранение автобусов, судов, электропоездов»), в соответствии с указанным подпунктом и пунктами 6, 10 Порядка № 1, не вправе быть получателем субсидии. Однако это противоречит пункту 3 Порядка № 1.</p> <p>4. Подпункт 7 пункта 5 Порядка № 1 устанавливает критерий отбора перевозчиков, не соответствующий пункту 3 Порядка № 1.</p> <p>5. Подпункт 1 пункта 6 Порядка № 1, подпункта 2 пункта 6 Порядка № 2</p>

		<p>допускает неоднозначность толкования. При этом один из возможных способов толкования необоснованно запрещает предоставление субсидии тем перевозчикам, с которыми не заключён государственный или муниципальный контракт, а второй — противоречит положению Порядка № 1 (№ 2) о том, что для получения субсидии необходимо заключение договора об этом.</p> <p>6. Подпункты 2 и 8 пункта 6 Порядка № 1, подпункт 8 пункта 6 Порядка № 2 содержат требования к перевозчику, которым он должен соответствовать на первое число месяца, предшествующего месяцу предполагаемого принятия решения о предоставлении субсидии, что запрещено для случаев, когда порядок предоставления субсидии предусматривает заключение соглашения. Несоответствие указанным требованиям является основанием для непредоставления Минтрансом НСО субсидии соответствующему перевозчику.</p> <p>7. Подпункт 3 пункта 6 Порядка № 1, подпункт 7 пункта 6 Порядка № 2 не позволяют однозначно определить, в какой момент получатель субсидии должен соответствовать требованию по отсутствию недоимки, несоответствие которому влечёт отказ в заключении договора и в предоставлении субсидии.</p> <p>8. Подпункт 1 пункта 8 Порядка № 1, с учётом практики его применения, не исключает истребования Минтрансом НСО у перевозчиков таких документов, обязанность по предоставлению которых не возлагается на них Порядком № 1.</p> <p>9. Полномочия Минтранса НСО, вытекающие из абзаца четвёртого пункта 9 Порядка № 1 и не ограниченные Порядком № 1, абзаца четвёртого пункта 9 Порядка № 2 и не ограниченные Порядком № 2, могут приводить к установлению разных сроков для предоставления одних и тех же документов, доработанных различными перевозчиками, к</p>
--	--	---

		<p>установлению недостаточного срока для устранения недостатков в представленных документах.</p> <p>10. Пункт 16 Порядка № 1, пункт 15 Порядка № 2 не позволяют определить момент, когда субсидия должна быть перечислена перевозчику.</p> <p>11. Подпункт 3 пункта 5 Порядка № 2 содержит положение, позволяющее по причинам, не связанным с экономической природой предоставляемой субсидии, отказаться её предоставлять перевозчику, который обязан применять льготы при взимании провозной платы с пассажиров.</p>
4	Наличие положений, способствующих возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области	Отсутствуют
5	Отсутствие необходимых организационных или технических условий, приводящее к невозможности реализации исполнительными органами государственной власти Новосибирской области установленных функций в отношении субъектов предпринимательской или инвестиционной деятельности	Отсутствуют

5. Предложения о способах устранения положений нормативного правового акта, которые создают необоснованные затруднения осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности, способствуют возникновению необоснованных расходов бюджета Новосибирской области

1. В пункте 3 Порядка № 1 во фрагменте «в соответствии со статьёй 39 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ „Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“» слова «статьёй 39» заменить словами «статьями 14 и 39».

2. Привести в соответствие друг с другом пункты 3 и 5 Порядка № 1.

3. В пункте 5 Порядка № 1 слова «или государственного контракта» исключить.

4. Подпункт 5 пункта 5 Порядка № 1 переформулировать таким образом, чтобы он не возлагал на перевозчиков не предусмотренные нормативными правовыми актами обязанности, например: «5) наличие у перевозчика законного права на использование в ночное время парковки, соответствующей требованиям, утверждённым приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 14.07.2015 № 100/н».

Федерации от 19 апреля 2016 года № 108 (только для перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки автомобильным транспортом); 5.1) наличие у перевозчика на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств (только для перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки автомобильным транспортом)».

5. Подпункт 8 пункта 5 Порядка № 1 исключить, при необходимости установив аналогичное требование к получателю субсидии.

6. Подпункт 9 пункта 5 Порядка № 1 исключить, при необходимости установив аналогичное требование к получателю субсидии.

7. В целях устранения выявленного недостатка подпункта 1 пункта 6 Порядка № 1:

а) в пункте 2 Порядка № 1 для понятия «договор о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области» установить иной термин (например «договор о предоставлении субсидии»)

или

б) в подпункте 1 пункта 6 Порядка № 1 термин «договор» заменить на «договор об осуществлении регулярных перевозок» или иной подобный или исключить из указанного подпункта иные требования, помимо наличия договора о предоставлении субсидии.

8. Для устранения недостатков подпункта 3 пункта 6 Порядка № 1 внести в указанный пункт и (или) подпункт изменения, которые позволяли бы однозначно установить дату, на которую перевозчик должен соответствовать установленному требованию.

9. Упростить вытекающую из подпункта 4 пункта 6 Порядка № 1 процедуру предоставления отчёта, в том числе увеличив срок его предоставления Минтрансу НСО. Например, изложив подпункт в следующей редакции: «4) получение не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчётным, от самого перевозчика или от иных лиц, указанных перевозчиком, ежемесячных отчётов о выполнении перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения и недополученных доходах перевозчика по формам, утверждённым министерством».

10. Подпункт 5 пункта 6 Порядка № 1 изложить в редакции, которая не обязывала бы перевозчиков выплачивать заработную плату иным, помимо водителей, работникам перевозчиков в размере не ниже размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на текущий финансовый год.

11. Из подпункта 1 пункта 8 Порядка № 1 исключить слова «и предоставлении субсидии».

12. Привести приказ Минтранса НСО от 10 февраля 2017 года № 26 в соответствие с Порядком № 1 и № 2 (с учётом изложенных в настоящем

заклучении замечаний и предложений, касающихся запрашиваемых у перевозчиков документов), а в отношении подготовленного проекта нормативного акта о внесении в него указанных изменений обеспечить соблюдение установленного в Новосибирской области порядка оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов.

13. Подпункт 3 пункта 8 Порядка № 1 исключить.

14. Подпункт 4 пункта 8 Порядка № 1 исключить.

15. Подпункт 5 пункта 8 Порядка № 1 исключить.

16. Подпункт 6 пункта 8 Порядка № 1 дополнить положением о том, что указанный в нём документ предоставляется только в случае, если перевозчик осуществляет перевозку пассажиров и багажа по тарифам, отличающимся от установленного предельного максимального тарифа.

17. В подпункте 7 пункта 8 Порядка № 1 предусмотреть, что требование по предоставлению указанного в нём документа не распространяется на тех перевозчиков, которые в момент заключения договора о предоставлении субсидии и в течение того года, на который указанный договор заключается, обязаны работать по ранее утверждённому и (или) согласованному расписанию и не имеют предложений по его изменению.

18. В пункте 8 Порядка № 1 указать на возможность предоставления документа, указанного в подпункте 11 названного пункта, по собственной инициативе, а в абзаце четырнадцатом пункта 8 Порядка № 1 предусмотреть положение о том, что в случае непредоставления указанного документа он должен быть запрошен в порядке межведомственного взаимодействия.

19. Подпункт 12 пункта 8 Порядка № 1 исключить.

20. Подпункт 13 пункта 8 Порядка № 1 исключить.

21. Пункт 9 Порядка № 1 дополнить положением о том, что срок, в течение которого перевозчики вправе представить доработанные им документы, должен соответствовать сроку, установленному в абзаце первом пункта 8 Порядка № 1 или рассчитываться с момента его истечения.

22. Предусмотренный абзацем вторым пункта 10 Порядка № 1 срок возвращения в Минтранс НСО договора о предоставлении субсидии продлить, например до 5 рабочих дней.

23. Уточнить основания для отказа в заключении договора и предоставлении субсидий с учётом анализа пункта 10 Порядка № 1.

24. В пункте 16 Порядка № 1 чётко определить основание, по которому принимается решение о предоставлении субсидии, и момент, с которого необходимо отсчитывать срок предоставления перевозчику субсидии.

25. Пункт 20 Порядка № 1 исключить.

26. Пункт 21 Порядка № 1 исключить.

27. Из абзаца первого пункта 25 Порядка № 1 исключить слова «нецелевого использования субсидии или».

28. Исключить из пункта 5 Порядка № 2 слова «или государственного контракта, заключаемого в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учётом

положений Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ „Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“».

29. Подпункт 3 пункта 5 Порядка № 2 исключить

30. В целях устранения недостатка подпункта 2 пункта 6 Порядка № 2 необходимо внесение изменений в подпункт 1 пункта 6 Порядка № 2 в части последующего именованя термина «договор о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной поддержки» или в подпункт 2 пункта 6 Порядка № 2 путём замены термина «договор» на «договор об осуществлении регулярных перевозок» или иной подобный или изъятия иных требований, помимо наличия договора о предоставлении субсидии.

31. В целях устранения недостатков подпункта 4 пункта 6 Порядка № 2 упростить процедуру предоставления отчёта, в том числе увеличив срок его получения. Например, изложив подпункт в следующей редакции: «4) получение не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчётным, от самого перевозчика или от иных лиц, указанных перевозчиком, ежемесячных отчётов о недополученных доходах перевозчика по формам, утверждённым министерством».

32. Подпункт 5 пункта 6 Порядка № 2 изложить в редакции, которая не обязывала бы перевозчиков выплачивать заработную плату иным, помимо водителей, работникам перевозчиков в размере не ниже размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на текущий финансовый год.

33. Для устранения недостатков подпункта 7 пункта 6 Порядка № 2 внести в указанный пункт и (или) подпункт изменения, которые позволяли бы однозначно установить дату, на которую перевозчик должен соответствовать установленному требованию.

34. Изменить дату, на которую перевозчик должен соответствовать требованию, предусмотренному подпунктом 8 пункта 6 Порядка № 2.

35. Из подпункта 1 пункта 8 Порядка № 2 исключить слова «и предоставлении субсидии».

36. Подпункт 2 пункта 8 Порядка № 2 исключить.

37. Подпункт 3 пункта 8 Порядка № 2 исключить.

38. Подпункт 5 пункта 8 Порядка № 2 исключить.

39. Пункт 9 Порядка № 2 дополнить положением о том, что срок, в течение которого перевозчики вправе представить доработанные им документы, должен соответствовать сроку, установленному в абзаце первом пункта 8 Порядка № 2 или рассчитываться с момента его истечения.

40. Увеличить установленный абзацем вторым пункта 10 Порядка № 2 срок

для предоставления перевозчиком подписанного договора в Минтранс НСО, например до 5 рабочих дней.

41. В пункте 15 Порядка № 2 чётко определить основание, по которому принимается решение о предоставлении субсидии, и момент, с которого необходимо отсчитывать срок предоставления перевозчику субсидии.

42. Пункт 17 Порядка № 2 исключить или сократить количество предоставляемых документов. В случае если пункт не будет исключён — актуализировать все предусмотренные в нём ссылки на иные документы (утверждённые Минтрансом НСО или федеральными органами государственной власти).

43. Пункт 19.1 Порядка № 2 исключить.

44. Пункт 19.2 Порядка № 2 исключить.

6. Предложения и замечания органов государственной власти Новосибирской области и представителей предпринимательского сообщества, независимых экспертов, участвовавших в экспертизе на проект заключения

На проект заключения поступили замечания и предложения от муниципального казённого предприятия города Новосибирска «Горэлектротранспорт», саморегулируемой организации «Транспортный союз Сибири», а также от разработчика. Уполномоченный по защите прав предпринимателей в Новосибирской области в отзыве на проект заключения указал на отсутствие замечаний и предложений.

Муниципальное казённое предприятие города Новосибирска «Горэлектротранспорт» указало, что подпункт 5 пункта 6 Порядка № 1 и подпункт 5 пункта 6 Порядка № 2, аналогичные друг другу по содержанию, устанавливают различные условия предоставления субсидии:

«В Порядке № 1 при отсутствии задолженности по выплате заработной платы, обеспечение установления и выплаты заработной платы работникам перевозчика в размере не ниже размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на текущий финансовый год.

В Порядке № 2 при обеспечении установления и выплаты заработной платы работникам перевозчика в размере не менее размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом».

Участник публичных консультаций предложил в дополнение к существующим предложениям министерства, касающимся названных подпунктов, сделать эти подпункты аналогичными по содержанию, исключив из подпункта 5 пункта 6 Порядка № 1 слова «отсутствие задолженности по выплате заработной платы».

Отзыв, поступивший от **саморегулируемой организации «Транспортный союз Сибири»**, также касается указанных положений. Структура отзыва такова: в самом начале приводится подпункт 5 пункта 6 Порядка № 1, затем констатируется, что тем самым «Порядок № 2» устанавливает дополнительные

требования к получению субсидии, а «если перевозчик не исполнит указанное требование, ему не выплатят субсидию», после этого приводится несколько замечаний и делается одно предложение.

Указанные замечания участника публичных консультаций таковы.

Во-первых, «непонятно, когда перевозчик должен соответствовать данным требованиям: при заключении договора о предоставлении субсидии или ежемесячно в течение срока его действия. Перевозчики в настоящее время исполняют это требование, но в случае его нарушения по объективным причинам ему грозит неперечисление субсидии».

Во-вторых, «отчёт о соблюдении этого требования перевозчик обязан предоставлять согласно приказу № 26 от 10.02.2017 (с изменениями [которые внесены] приказ[ом] № 33 от 17.02.2017) ежеквартально, а также при заключении договора. Исходя из этого приказа, вообще неясно, какие формы нужно предоставить перевозчику, в Порядке № 2 указан один лишь отчёт о недополученных доходах».

В-третьих, «в проекте заключения указано, что рассматриваемое требование считается обоснованным в отношении заработной платы водителей, так как размер заложен в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на основании приказа департамента по тарифам Новосибирской области от 11 февраля 2015 года № 19-ТС и приложения № 3-ТС к протоколу заседания правления департамента по тарифам Новосибирской области от 11 февраля 2015 года № 5. Однако, по данным этого же протокола, расчёт всех затрат осуществляется на основе нормативов для марок ПАЗ, ГАЗ, ФОРД, а перевозки осуществляются автобусами марки ЛиАЗ, НефАЗ и нормы расходов для них абсолютно другие».

В этом же пункте замечаний участник публичных консультаций указывает, что в обозначенном приложении № 3-ТС «раскрыты все статьи затрат, но не учтены расходы на ремонт и запчасти автобусов, хотя в докладе они фигурируют. Иными словами, в тариф заложили заработную плату, а расходы на ремонт забыли, иначе тариф бы не получился 19 рублей. По факту, тариф не является экономически обоснованным».

Также СРО «Транспортный союз Сибири» приводит анализ расчёта тарифа из данных, содержащихся в приложении №3-ТС. Данный расчёт будет доведен до департамента по тарифам Новосибирской области.

Участник публичных консультаций предложил уточнить формулировку подпункта 5 пункта 6 Порядка №1, указав ее в следующем виде: «Обеспечение установления и выплаты заработной платы работникам (водителям) организации».

Министерство не может согласиться с указанным предложением, поскольку в рамках подготовки настоящего заключения по Порядкам №1 и №2 экспертиза приказа Минтранса НСО от 10 февраля 2017 года № 26 не проводилась. Как уже было отмечено ранее в настоящем заключении, в тариф на перевозку пассажиров заложена минимальная заработная плата водителя автобуса 19,4 тысяч рублей. В связи с чем, министерство считает обоснованным предъявляемое к перевозчикам требование о выплате водителям

заработной платы в размере не ниже заложенной при расчете предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров.

На проект заключения был получен отзыв и от разработчика – Минтранса НСО. В проекте заключения содержалось 46 замечаний (предложений) министерства. По одному из них (пункт 11 проекта заключения) министерство согласилось с разработчиком (обоснование будет представлено далее в настоящем заключении), одно замечание было исключено министерством как дублирующее (предложение, изложенное в пункте 37 раздела 5 проекта заключения, в смысловом значении охватывается предложением, указанным в пункте 13 проекта заключения). Из оставшихся 44 замечаний (предложений) по 9 - разработчик не согласился, по 35 - согласился доработать постановления Правительства №83-п. Это следующие пункты раздела 5 проекта заключения.

1) П. 1 проекта заключения. «В пункте 3 Порядка № 1 во фрагменте «в соответствии со статьёй 39 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ „Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“» слова «статьёй 39» заменить словами «статьями 14 и 39»» [п. 1 настоящего заключения].

2) П. 2 проекта заключения. «Привести в соответствие друг с другом пункты 3 и 5 Порядка № 1.» [п. 2 настоящего заключения].

3) П. 3 проекта заключения. «В пункте 5 Порядка № 1 слова «или государственного контракта» исключить.» [п. 3 настоящего заключения].

4) П. 4 проекта заключения. «Подпункт 5 пункта 5 Порядка № 1 переформулировать таким образом, чтобы он не возлагал на перевозчиков не предусмотренные нормативными правовыми актами обязанности, например: «5) наличие у перевозчика законного права на использование в ночное время парковки, соответствующей требованиям, утверждённым приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 апреля 2016 года № 108 (только для перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки автомобильным транспортом); 5.1) наличие у перевозчика на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств (только для перевозчиков, осуществляющих регулярные перевозки автомобильным транспортом)»» [п. 4 настоящего заключения].

5) П. 5 проекта заключения. «Подпункт 8 пункта 5 Порядка № 1 исключить, при необходимости установив аналогичное требование к получателю субсидии.» [п. 5 настоящего заключения].

6) П. 6 проекта заключения. «Подпункт 9 пункта 5 Порядка № 1 исключить, при необходимости установив аналогичное требование к получателю субсидии.» [п. 6 настоящего заключения].

7) П. 7 проекта заключения. «В целях устранения выявленного недостатка

подпункта 1 пункта 6 Порядка № 1:

а) в пункте 2 Порядка № 1 для понятия «договор о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области» установить иной термин (например «договор о предоставлении субсидии»)

или

б) в подпункте 1 пункта 6 Порядка № 1 термин «договор» заменить на «договор об осуществлении регулярных перевозок» или иной подобный или исключить из указанного подпункта иные требования, помимо наличия договора о предоставлении субсидии.» [п. 7 настоящего заключения]

8) П. 8 проекта заключения. «Для устранения недостатков подпункта 3 пункта 6 Порядка № 1 внести в указанный пункт и (или) подпункт изменения, которые позволяли бы однозначно установить дату, на которую перевозчик должен соответствовать установленному требованию.» [п. 8 настоящего заключения].

9) П. 9 проекта заключения. «Упростить вытекающую из подпункта 4 пункта 6 Порядка № 1 процедуру предоставления отчёта, в том числе увеличив срок его предоставления Минтрансу НСО. Например, изложив подпункт в следующей редакции: «4) получение не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчётным, от самого перевозчика или от иных лиц, указанных перевозчиком, ежемесячных отчётов о выполнении перевозок пассажиров по маршрутам регулярного сообщения и недополученных доходах перевозчика по формам, утверждённым министерством» [п. 9 настоящего заключения]

10) П. 10 проекта заключения. «Подпункт 5 пункта 6 Порядка № 1 изложить в редакции, которая не обязывала бы перевозчиков выплачивать заработную плату иным, помимо водителей, работникам перевозчиков в размере не ниже размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на текущий финансовый год.» [п. 10 настоящего заключения].

11) П. 12 проекта заключения. «Из подпункта 1 пункта 8 Порядка № 1 исключить слова «и предоставлении субсидии» [п. 11 настоящего заключения].

12) П. 13 проекта заключения. «Привести приказ Минтранса НСО от 10 февраля 2017 года № 26 в соответствие с Порядками №1 и №2 (с учетом изложенных в настоящем заключении предложений в части запрашиваемых у перевозчиков документов). В соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и Новосибирской области провести процедуру оценки регулирующего воздействия разработанного проекта приказа.» [п. 12 настоящего заключения].

13) П. 14 проекта заключения. «Подпункт 3 пункта 8 Порядка № 1 исключить.» [п. 13 настоящего заключения].

14) П. 15 проекта заключения. «Подпункт 4 пункта 8 Порядка № 1 исключить.» [п. 14 настоящего заключения].

15) П. 16 проекта заключения. «Подпункт 5 пункта 8 Порядка № 1 исключить.» [п. 15 настоящего заключения]

16) П. 17 проекта заключения. «Подпункт 6 пункта 8 Порядка № 1

дополнить положением о том, что указанный в нём документ предоставляется только в случае, если перевозчик осуществляет перевозку пассажиров и багажа по тарифам, отличающимся от установленного предельного максимального тарифа.» [п. 16 настоящего заключения].

17) П.18 проекта заключения. «В подпункте 7 пункта 8 Порядка № 1 предусмотреть, что требование по предоставлению указанного в нём документа не распространяется на тех перевозчиков, которые в момент заключения договора о предоставлении субсидии и в течение того года, на который указанный договор заключается, обязаны работать по ранее утверждённому и (или) согласованному расписанию и не имеют предложений по его изменению.» [п. 17 настоящего заключения].

18) П. 22 проекта заключения. «Пункт 9 Порядка № 1 дополнить положением о том, что срок, в течение которого перевозчики вправе представить доработанные им документы, должен соответствовать сроку, установленному в абзаце первом пункта 8 Порядка № 1 или рассчитываться с момента его истечения.» [п. 21 настоящего заключения].

19) П. 23 проекта заключения. «Предусмотренный абзацем вторым пункта 10 Порядка № 1 срок возвращения в Минтранс НСО договора о предоставлении субсидии продлить, например до 5 рабочих дней.» [п. 22 настоящего заключения].

20) П. 24 проекта заключения. «Уточнить основания для отказа в заключении договора и предоставлении субсидий с учётом анализа пункта 10 Порядка № 1.» [п. 23 настоящего заключения].

21) П. 25 проекта заключения. «В пункте 16 Порядка № 1 чётко определить основание, по которому принимается решение о предоставлении субсидии, и момент, с которого необходимо отсчитывать срок предоставления перевозчику субсидии.» [п. 24 настоящего заключения]

22) П. 29 проекта заключения. «Исключить из пункта 5 Порядка № 2 слова «или государственного контракта, заключаемого в порядке, установленном законодательством Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд, с учётом положений Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ „Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации“, » [п. 28 настоящего заключения].

23) П. 30 проекта заключения. «Подпункт 3 пункта 5 Порядка № 2 исключить» [п. 29 настоящего заключения].

24) П. 31 проекта заключения. «В целях устранения недостатка подпункта 2 пункта 6 Порядка № 2 необходимо внесение изменений в подпункт 1 пункта 6 Порядка № 2 в части последующего именованного термина «договор о предоставлении субсидий из областного бюджета Новосибирской области в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в случае перевозки пассажиров, для которых законодательством установлены меры социальной

поддержки» или в подпункт 2 пункта 6 Порядка № 2 путём замены термина «договор» на «договор об осуществлении регулярных перевозок» или иной подобный или изъятия иных требований, помимо наличия договора о предоставлении субсидии.» [п. 30 настоящего заключения].

25) П. 32 проекта заключения. «В целях устранения недостатков подпункта 4 пункта 6 Порядка № 2 упростить процедуру предоставления отчёта, в том числе увеличив срок его получения. Например, изложив подпункт в следующей редакции: «4) получение не позднее 10-го числа месяца, следующего за отчётным, от самого перевозчика или от иных лиц, указанных перевозчиком, ежемесячных отчётов о недополученных доходах перевозчика по формам, утверждённым министерством» [п. 31 настоящего заключения].

26) П. 33 проекта заключения. «Подпункт 5 пункта 6 Порядка № 2 изложить в редакции, которая не обязывала бы перевозчиков выплачивать заработную плату иным, помимо водителей, работникам перевозчиков в размере не ниже размера, заложенного в расчёт фонда оплаты труда при установлении предельного максимального тарифа на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом на текущий финансовый год.» [п. 32 настоящего заключения].

27) П. 34 проекта заключения. «Для устранения недостатков подпункта 7 пункта 6 Порядка № 2 внести в указанный пункт и (или) подпункт изменения, которые позволяли бы однозначно установить дату, на которую перевозчик должен соответствовать установленному требованию.» [п. 33 настоящего заключения].

28) П. 35 проекта заключения. «Изменить дату, на которую перевозчик должен соответствовать требованию, предусмотренному подпунктом 8 пункта 6 Порядка № 2.» [п. 34 настоящего заключения].

29) П. 36 проекта заключения. «Из подпункта 1 пункта 8 Порядка № 2 исключить слова «и предоставлении субсидии» [п. 35 настоящего заключения].

30) П. 38 проекта заключения. «Подпункт 2 пункта 8 Порядка № 2 исключить.» [п. 36 настоящего заключения].

31) П. 39 проекта заключения. «Подпункт 3 пункта 8 Порядка № 2 исключить.» [п. 37 настоящего заключения]

32) П. 41 проекта заключения. «Пункт 9 Порядка № 2 дополнить положением о том, что срок, в течение которого перевозчики вправе представить доработанные им документы, должен соответствовать сроку, установленному в абзаце первом пункта 8 Порядка № 2 или рассчитываться с момента его истечения.» [п. 39 настоящего заключения].

33) П. 42 проекта заключения. «Увеличить установленный абзацем вторым пункта 10 Порядка № 2 срок для предоставления перевозчиком подписанного договора в Минтранс НСО, например до 5 рабочих дней.» [п. 40 настоящего заключения].

34) П. 43 проекта заключения. «В пункте 15 Порядка № 2 чётко определить основание, по которому принимается решение о предоставлении субсидии, и момент, с которого необходимо отсчитывать срок предоставления перевозчику субсидии. [п. 41 настоящего заключения].

35) П. 44 проекта заключения. «Пункт 17 Порядка № 2 исключить или сократить количество предоставляемых документов. В случае если пункт не будет исключён — актуализировать все предусмотренные в нём ссылки на иные документы (утверждённые Минтрансом НСО или федеральными органами государственной власти).» [п. 42 настоящего заключения].

Как было указано выше, министерство согласилось с представленными разработчиком обоснованием по пункту 11 раздела 5 проекта заключения: «Привести в соответствие друг с другом подпункт 7 пункта 5 и подпункт 7 пункта 6 Порядка № 1.»

Согласно содержащемуся в проекте заключения толкованию подпункта 7 пункта 6 Порядка № 1, «подпункт 7 пункта 5 Порядка № 1 предоставляет перевозчику право использовать альтернативный способ учёта количества выполняемых рейсов — путём обследования пассажиропотоков, в анализируемом же подпункте такого положения нет».

Разработчик опровергает наличие такого положения и в подпункте 7 пункта 5 Порядка № 1: «Предоставление материалов регулярного сезонного обследования пассажиропотоков — альтернативный способ персонифицированного учёта количества поездов, совершенных гражданами льготных категорий».

Данный довод разработчика находит своё подтверждение. Действительно, дословно спорный подпункт сформулирован следующим образом: «учёт выполненных рейсов с применением технологий ГЛОНАСС, в том числе выполненных рейсов без нарушения расписания движения, перевезённых пассажиров и выполненного пассажирооборота, использование автоматизированной системы учёта поездов граждан при её наличии на территории муниципального образования, а в случае её отсутствия — использование материалов регулярного обследования пассажиропотоков, проводимого не менее двух раз в год по методике, утверждённой министерством: в период с 1 апреля по 30 сентября и с 1 октября по 31 марта».

Из буквального толкования подпункта вытекает, что использование материалов регулярного обследования пассажиропотоков является альтернативой автоматизированной системе *учёта поездов граждан* и осуществляется при отсутствии последней.

Ввиду изложенного, из проекта заключения изъят вывод о том, что между подпунктом 7 пункта 5 и подпунктом 7 пункта 6 Порядка № 1 содержится противоречие, делающее неясным содержание соответствующей обязанности, и вытекающее из него предложение министерства по устранению выявленного замечания.

Первоначальное предложение об устранении замечания к подпункту 7 пункта 8 Порядка № 1, состояло в следующем: «В подпункте 7 пункта 8 Порядка № 1 предусмотреть, что оно не распространяется на тех перевозчиков, которые в момент заключения договора о предоставлении субсидии и в течение того года, на который указан договор заключается, обязаны работать по ранее утверждённому и (или) согласованному расписанию». Разработчик, согласившись в целом с замечанием, предложил для его устранения дополнить

подпункт следующей формулировкой: «...указанное требование не распространяется на тех перевозчиков, которые в момент заключения договора о предоставлении субсидии обязаны работать по ранее утверждённому и (или) согласованному расписанию и не имеют предложений по его изменению». Министерство полагает возможным согласиться с разработчиком в части необходимости учёта наличия или отсутствия предложений перевозчика для решения им вопроса о необходимости предоставления данного документа. В исправленной формулировке предложения министерства по устранению замечания данное обстоятельство учтено.

По следующим пунктам разработчик выразил несогласие.

Пункт раздела 5 проекта заключения	Пункт раздела 5 настоящего заключения	Формулировка пункта
19	18	В пункте 8 Порядка № 1 указать на возможность предоставления документа, указанного в подпункте 11 названного пункта, по собственной инициативе, а в абзаце четырнадцатом пункта 8 Порядка № 1 предусмотреть положение о том, что в случае непредоставления указанного документа он должен быть запрошен в порядке межведомственного взаимодействия.
20	19	Подпункт 12 пункта 8 Порядка № 1 исключить.
21	20	Подпункт 13 пункта 8 Порядка № 1 исключить.
26	25	Пункт 20 Порядка № 1 исключить.
27	26	Пункт 21 Порядка № 1 исключить.
28	27	Из абзаца первого пункта 25 Порядка № 1 исключить слова «нецелевого использования субсидии или».
40	38	Подпункт 5 пункта 8 Порядка № 2 исключить.
45	43	Пункт 19.1 Порядка № 2 исключить.
46	44	Пункт 19.2 Порядка № 2 исключить.

Большинство из указанных пунктов, по которым выразил несогласие разработчик, касаются направлений расходования средств субсидии (это пункты 20, 21, 25 Порядка №1, пункты 19.1, 19.2 Порядка №2).

Разработчик не согласился с позицией министерства, касающейся указанных пунктов, выразив, в частности, следующие замечания.

1. *«В предельных максимальных тарифах — экономически обоснованных расходах учитывается величина прибыли, необходимой для обеспечения перевозчика средствами на обслуживание привлечённого и заёмного капитала, собственными средствами на развитие, средствами для выплаты дивидендов и финансирования за счёт прибыли других обоснованных расходов».*

Данный довод министерство отклоняет как не относящийся к предмету рассмотрения. Речь идёт не об обоснованности или необоснованности расчёта тарифов, а о том, допустимо ли определять разрешённые и запрещённые направления расходования субсидии, направленной на возмещение уже понесённых перевозчиком затрат.

2. «Порядок предоставления субсидий не содержит запрета на получение перевозчиками прибыли в результате осуществления обычной деятельности по перевозкам пассажиров, а в новой редакции содержит исчерпывающий перечень направления экономически обоснованных расходов за счёт получаемой прибыли, содержащийся и в других нормативно-правовых актах, регламентирующих деятельность по перевозке пассажиров по регулируемому тарифу. Поскольку данная деятельность во всём мире при ведении прозрачного учёта доходов и расходов в правовом поле является плано-убыточной, то прибыль, получаемая перевозчиками, формируется в основном за счёт поступлений из бюджета Новосибирской области».

Министерство несогласно с разработчиком. Так, в случае если доход от взимания платы по регулируемому тарифу не компенсирует даже расходов на осуществление перевозок по регулируемому тарифу, то перевозчик вынужден нести такие расходы за счёт заёмных денежных средств или денежных средств, которые при других обстоятельствах были бы расходованы иначе, например, на закупку основных средств, не предусмотренных договором о предоставлении субсидии или инвестиционной программой. В этом случае после получения субсидии перевозчик совершенно оправданно будет погашать полученный кредит или заём или нести те расходы, за счёт уменьшения которых он понёс расходы на выплату заработной платы, покупку горюче-смазочных материалов и т.д. Министерство рассматривает это как нормальное, экономически оправданное поведение.

3. Минтранс НСО не согласился со следующим утверждением министерства. «Так, порядок, регулирующий предоставление субсидий в порядке возмещения недополученных доходов и (или) возмещения затрат в связи с производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, должен содержать положения, указанные в пунктах 2–6 и 9 Общих требований. В указанных пунктах отсутствуют требования о необходимости определения в порядках предоставления субсидий направления расходов, источником финансового обеспечения которых является субсидия, а также перечня направлений (целей), на которых нельзя использовать представленную субсидию.».

По мнению разработчика, оно не соответствует действительности.

Абзац „г“ пункта 2, абзац „г“ пункта 4, пункт 6 Требований, установленных постановлением Правительства Российской Федерации от 06.09.2016 № 887 в соответствии с частью 3 статьи 78 Бюджетного Кодекса.

Кроме того, абзац четвёртый пункта 9 Требований однозначно устанавливает:

«9. Правовой акт, регулирующий предоставление субсидий в порядке возмещения недополученных доходов и (или) возмещения затрат в связи с

производством (реализацией) товаров, выполнением работ, оказанием услуг, без требования последующего подтверждения использования полученных средств получателями субсидий в соответствии с условиями и (или) целями предоставления субсидий, дополнительно к положениям, указанным в пунктах 2–6 настоящего документа, в части, касающейся условий и порядка предоставления субсидий, содержит положения:

...

о направлениях затрат (недополученных доходов), на возмещение которых предоставляется субсидия».

По мнению министерства, подпункт «г» пункта 2 Общих требований устанавливает, что в нормативном акте, регламентирующем предоставление субсидии, содержатся требования об осуществлении контроля за соблюдением условий, целей и порядка предоставления субсидий и ответственности за их нарушение.

Подпункт «г» пункта 4 Общих требований устанавливает, что при определении условий и порядка предоставления субсидий указывается размер субсидии и (или) порядок расчёта размера субсидии с указанием информации, обосновывающей её размер (формулы расчёта и порядок их применения, нормативы затрат, статистические данные и иная информация исходя из целей предоставления субсидии), и источника её получения.

Первое из указанных положений конкретизируется в пункте 6 Общих требований, согласно которому требования об осуществлении контроля за соблюдением условий, целей и порядка предоставления субсидий и ответственности за их нарушение включают требование об обязательной проверке главным распорядителем как получателем бюджетных средств и органом государственного (муниципального) финансового контроля соблюдения условий, целей и порядка предоставления субсидий получателями субсидий (подпункт «а») и меры ответственности за нарушение условий, целей и порядка предоставления субсидий (подпункт «б»). Подпункт «в» пункта 7 Общих требований предусматривает необходимость включения в правовой акт, регулирующий порядок предоставления субсидий на финансовое обеспечение затрат, дополнительных положений, касающихся контроля за соблюдением условий, целей и порядка предоставления субсидий. Следовательно, он не распространяется на субсидию, предоставляемую в соответствии с Порядком № 1, так как она направлена не на финансовое обеспечение затрат, а на компенсацию понесённых затрат и недополученных доходов.

Порядок расчёта размера субсидии определён пунктом 7 Порядка № 1. Пункты 20 и 21 Порядка № 1 не содержат положений, соотносимых с подпунктом «г» пункта 4 Общих требований.

Как верно заметил разработчик, пункт 9 Общих требований предусматривает, что правовой акт, регулирующий предоставление субсидий *в порядке возмещения недополученных доходов и (или) возмещения затрат без требования последующего подтверждения использования полученных средств получателями субсидий в соответствии с условиями и (или) целями предоставления субсидий*, дополнительно к положениям, указанным в пунктах

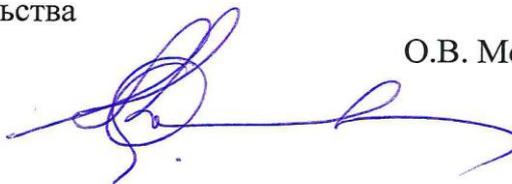
2–6 Общих требований, содержит положения о направлении затрат (недополученных доходов), *на возмещение которых* предоставляется субсидия.

По мнению министерства, такие направления расходов не следует отождествлять с направлениями расходования полученной субсидии. Да и в самой формулировке пункта 9 Общих требований указано на то, что порядок предоставления данного вида субсидий не должен содержать *требования последующего подтверждения использования полученных субсидий*.

Положения, указанные в приведённом фрагменте пункта 9 Общих требований, определены в другом пункте Порядка № 1, а именно в пункте 1: «Настоящий Порядок <...> регламентирует предоставление субсидий из областного бюджета Новосибирской области, направляемых на государственную поддержку перевозчиков, *в целях возмещения затрат и недополученных доходов перевозчиков, возникающих в случае государственного регулирования тарифов*».

В соответствии с Порядком проведения экспертизы в целях урегулирования возникших разногласий по вышеуказанным 9 замечаниям будут проведены совещания с участием разработчика.

Заместитель Председателя Правительства
Новосибирской области – министр



О.В. Молчанова