

ВЛАСТЬ И ПОЛИТИКА

ТРАНСПОРТ

Как платить будете?

Транспортная реформа столкнулась с налоговыми проблемами

Дмитрий Енцов

Предприниматели-перевозчики обратили внимание администрации Перми и налоговой службы на проблеме расчётов между ними и городским бюджетом. По новой транспортной модели все деньги от оплаты за проезд должны поступать в городскую казну, но возчики при этом выступают посредниками, и непонятно, на какое юрлицо оформлять «чек». В департаменте дорог и транспорта обещали подумать, как решить этот вопрос, а также анонсировали смягчение требований к подвижному составу на грядущих аукционах по маршрутам. Об этом начальник ведомства Анатолий Путин объявил на заседании рабочей группы по пассажирским перевозкам в Пермской ТПП на прошлой неделе. В ответ перевозчики посетовали, что требования к участникам аукционов меняются так быстро, что они не успевают под них подстраиваться.

S-класс за копейки

В Перми к июлю 2020 года полностью должна заработать новая транспортная модель, которая охватит все автобусные и трамвайные маршруты. В октябре этого года будут массово объявлены новые конкурсы на автобусные маршруты. Главное отличие этих конкурсов от всех предыдущих — единые жёсткие технические требования к автобусному парку.

Именно эти тектребования и обеспокоили перевозчиков. Особенно следующие пункты: половина подвижного состава автопарка должна быть не старше пяти лет, соответствовать экологическому классу двигателей «Евро-5», а все автобусы должны быть низкопольными.

Однако на прошлой неделе на заседании рабочей группы по пассажирским перевозкам при Пермской ТПП начальник городского департамента дорог и транспорта Анатолий Путин заявил, что на следующих аукционах требования будут мягче. Так, для участия в торгах, которые ориентировочно пройдут в октябре, нужно иметь парк, где уже 25% подвижного состава должно быть не старше пяти лет, такая же доля должна соответствовать экологическому классу двигателей «Евро-5» и столько же должно приходиться на низкопольные автобусы.

Кроме того, по словам Путина, горадминистрация пойдёт навстречу будущим участникам аукционов ещё и по срокам внедрения новых тектребований, разбив их на этапы. Перевозчики должны будут достигнуть 50%-ного уровня выполнения трёх основных требований к третьему году обслуживания маршрутов, а полностью указанные требования должны быть выполнены к пятому году действия контрактов. Таким образом, они смогут обновлять автопарк постепенно, используя уже полученную от перевозки пассажиров прибыль. Но к условному 2025 году на все маршруты должны выходить исключительно новые низкопольные экологичные автобусы.

Часть перевозчиков высказывала недовольство тем, что требования пока нигде законодательно не утверждены и это даёт горадминистрации право менять их бесконечное количество раз. «И мы, и поставщики просто не будем успевать под них подстраиваться», — отметил индивидуальный предприниматель Александр Стерлягов. Директор ООО «Мега-групп» Валерий Ротманов поддержал коллегу: «Нам надо точно понимать, что именно приобретать и какие будут требования к технике».

Анатолий Путин пообещал, что проект будущих контрактов с окончательными требованиями департамент постарается представить к концу июля, чтобы у перевозчиков было время подготовиться.

И Анатолий Путин дал понять, что в отношении самых основных тектребований горадминистрация вряд ли пойдёт на дальнейшие уступки. «Можно сказать, что нас принуждают покупать «Мерседес» S-класса за небольшие деньги», — заключил Александр Стерлягов.

Чьи деньги?

Одна из основных целей транспортной реформы — изменение экономической составляющей. В частности, планируется полное изменение оплаты работы перевозчиков — не за время работы, а за километраж. Все деньги от пассажиров будут поступать в бюджет, а потом в зависимости от километража распределяться между возчиками. Это, по мнению городских властей, также повысит безопасность и комфорт — водителям больше не придётся гоняться друг за другом в надежде перехватить как можно больше пассажиров.

Но как полноценно это реализовать, пока никто не знает. Дело в том, что пассажир в любом случае будет отдавать свои деньги сначала перевозчику, а уже он переведёт их в городской бюджет. То есть фактически перевозчик при транзакциях будет посредником. Здесь появляется важный юридический вопрос: кто должен выдавать



Перевозчики жалуются, что пока не понимают, какие именно автобусы им надо закупать

билет, чтобы не иметь проблем хотя бы с налоговой, — конкретный возчик или департамент? Исполнитель или заказчик? Тем более что возчик будет принимать оплату посредством валидатора, и ему в любом случае нужно будет платить налоги.

На этот вопрос не смогли чётко ответить ни представители налоговой службы, ни чиновники горадминистрации. Даже гендиректор МУП «Пермгорэлектротранс» Александр Дербенёв сказал, что «мы тоже выступаем как транзитёр, правильно это или нет — налоговая на это ответа не даёт».

По словам заместителя начальника контрольного отдела №2 УФНС по Пермскому краю Светланы Кривилёвой, если фактически заказчиком является департамент, то вся кассовая техника должна быть зарегистрирована на него, но как это реализовать в реальности — пока не ясно.

Все спорные моменты департамент обещал проработать к концу июля. Анатолий Путин сообщил, что, скорее всего, в проекты договоров с перевозчиками будут внесены пункты, по которым исполнитель будет обязан перечислить средства заказчику не в течение двух дней, как сейчас, а в течение семи. Также, возможно, не будет жёсткой привязки к количеству рейсов, а штрафы будут устанавливаться не в виде процента от цены контракта, а в виде фиксированной суммы, в зависимости от конкретных нарушений.

Анатолий Путин добавил, что сейчас на экспериментальной модели при подписании контрактов сразу выдавался аванс — 10% от общей суммы. То есть за май выплат перевозчикам за проделанную работу пока не было (они тратили аванс), а выплаты за июнь будут произведены «в первых числах июля». В дальнейшем планируется распространить эту схему на всю транспортную модель — при подписании контракта будет выдаваться аванс, а перечисления перевозчикам по итогам каждого месяца работы будут производиться до пятого числа следующего месяца.

Недосчитались миллионов

На заседании были озвучены и первые промежуточные экономические итоги экспериментальной модели. Предполагалось, что в мае городской бюджет получит 28,8 млн руб. По факту поступило 21,8 млн руб. В июне планировали получить 24,8 млн руб., фактически поступило 22,4 млн руб. Всего за два месяца бюджет недосчитался 9,4 млн руб.

«На самом деле цифры не выглядят такими впечатляющими. В мае уровень дохода составил 75%, в июне — уже 90%, то есть позитивная динамика очевидна. Необходимо учесть, что мы планировали не 100%-ную доходность, так как в мае было много выходных, когда пассажиропоток уменьшается. Плюс мы продлили работу троллейбусов, хотя планировалось, что они прекратят работу раньше. Значит, вместо запланированного выхода автобусов на троллейбусные маршруты на линии по-прежнему работали троллейбусы», — пояснил Анатолий Путин. По его словам, июль должен показать более позитивную динамику.

Экономический момент немаловажен для перевозчиков, потому что все участники рынка помнят неприятный казус с поставкой «Волгабасов» накануне запуска эксперимента. Тогда «Мосгортранс», да и сами пермские перевозчики фактически спасли горадминистрацию от провала, предоставив свой подвижной состав. Волнения добавляют и сбои программного обеспечения при переходе на Единую систему оплаты проезда Пермского края (ЕСОП) с 1 июля. Но дело в том, что валидаторы фиксируют льготных пассажиров и передают эти данные в горадминистрацию. А по итогам каждого месяца перевозчики получают финансовую компенсацию за перевоз льготников. Перевозчики посчитали, что они со своей стороны выполнят все условия, перевезут льготников, даже если проездной не считается, но каким образом будут производиться расчёты, они не понимают. Анатолий Путин заверил, что все выплаты будут производиться «либо удельным весом, либо средним расчётом».