

КОПИЯ

Дело № 3а-86/2019



**РЕШЕНИЕ**  
**Именем Российской Федерации**

2 сентября 2019 г.

Омский областной суд в составе  
председательствующего судьи Ланцовой М.В.,  
при секретаре Бердовой А.А.,  
помощнике судьи Казанковой Н.Е.,  
с участием прокурора Сосковец И.В.,

рассмотрев в открытом судебном заседании в г. Омске административное дело по административному исковому заявлению общества с ограниченной ответственностью «АвтоСила-55» о признании недействующим приказа Региональной энергетической комиссии Омской области от 20 декабря 2018 г. № 643/92 «Об установлении тарифа на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок (город Омск), осуществляемую обществом с ограниченной ответственностью «АвтоСила-55»,

**установил:**

приказом Региональной энергетической комиссии Омской области от 20 декабря 2018 г. № 643/92, опубликованным на официальном интернет-портале правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 21 декабря 2018 г., установлен предельный тариф на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок (г. Омск), осуществляемым обществом с ограниченной ответственностью «АвтоСила-55 (далее - ООО «АвтоСила-55»)), в размере 26 рублей 30 копеек за одну поездку (т. 1 л.д. 92-93).

ООО «АвтоСила-55» (далее – регулируемая организация, предприятие, перевозчик) обратилось с заявлением о признании недействующим указанного приказа, ссылаясь на установление экономически необоснованного (заниженного) тарифа.

В обоснование требований административный истец указал, что региональный регулятор неправомерно исключил по мотивам экономической необоснованности часть расходов ООО «АвтоСила-55» по статьям «Оплата труда», «Отчисления на социальные нужды», «Топливо и смазочные материалы», «Автомобильные шины», «Техническое обслуживание и ремонт», «Амортизационные отчисления», «Общехозяйственные (общепроизводственные) расходы», «Прочие расходы». Необоснованно

исключены в полном объеме затраты на обслуживание автомобиля «Ниссан Патрол».

Также Региональной энергетической комиссией Омской области произведен расчет тарифа исходя из транспортных средств, которые не использовались в 2019 г. для перевозки пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в г. Омске, ошибочно рассчитаны показатели: «Нормативный пробег», «Машино-часы», что повлекло неверное определение значений по позициям: «Численность водителей и кондукторов», «Топливо и смазочные материалы», «Автомобильные шины», «Техническое обслуживание и ремонт».

По мнению административного истца, действия регионального регулятора по изъятию фактически понесенных и планируемых расходов создают препятствия для осуществления ООО «АвтоСила-55» предпринимательской деятельности, не соответствуют Методическим указаниям по расчету тарифов всеми видами транспорта в городском сообщении на территории Омской области, утвержденным приказом Региональной энергетической комиссии Омской области от 28 июля 2015 г. № 161/42, Методическим рекомендациям по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, утвержденным распоряжением Минтранса России от 18 апреля 2013 г. № НА-3-р (т. 1 л.д. 4-15, 128-130, 165-166, т. 2 л.д. 1-23).

Представитель ООО «АвтоСила-55» Петрова М.А., действующая на основании доверенности от 10 июля 2019 г. (т. 1 л.д. 115), заявленные требования поддержала.

Представитель Региональной энергетической комиссии Омской области – Стельмашек Б.Н., действующий на основании доверенности от 22 ноября 2018 г. (т. 1 л.д. 118), поддержав доводы письменных отзывов (т. 1 л.д. 64-91, т. 2 л.д. 25-42), возражал относительно удовлетворения административного иска, ссылаясь на принятие оспариваемого приказа в установленной форме, при соблюдении правил принятия, введения в действие и опубликования, отсутствие нарушений при расчете тарифа.

Представитель Администрации г. Омска Шулепова Т.В., действующая на основании доверенности от 25 июля 2019 г. (т. 1 л.д. 157), в судебном заседании поддержала правовую позицию по делу регионального регулятора.

Выслушав пояснения лиц, участвующих в деле, специалистов Полуэктову Е.В., Васильеву Е.Е., Бадьянову А.Н., изучив материалы дела, оценив нормативный правовой акт на его соответствие федеральному закону и иным нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу, заслушав заключение прокурора Сосковец И.В., полагавшей, что имеются основания для удовлетворения требований ООО «АвтоСила-55», суд приходит к следующему.

Отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом урегулированы Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 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» (далее - Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ).

В соответствии с подп. 16 ч. 1 ст. 3 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ регулярные перевозки осуществляются по регулируемым и нерегулируемым тарифам.

Регулярные перевозки по регулируемым тарифам – это перевозки, осуществляемые с применением тарифов, установленных органами государственной власти субъектов Российской Федерации или органами местного самоуправления, и предоставлением всех льгот на проезд, утвержденных в установленном порядке. (подп. 17 ч. 1 ст. 3 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ)

В силу положений ч. 1 ст. 15 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ тарифы на перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок устанавливаются органами государственной власти субъекта Российской Федерации, если иное не установлено законом данного субъекта Российской Федерации.

Законом Омской области от 27 ноября 2015 г. № 1824-ОЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в муниципальном и межмуниципальном сообщении, водным транспортом в пригородном межмуниципальном сообщении и железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Омской области» полномочия по установлению регулируемых тарифов на перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах одного городского поселения Омской области отнесены к компетенции органа исполнительной власти Омской области, осуществляющего государственное регулирование тарифов. (часть 2 ст. 6 указанного Закона).

Органом исполнительной власти Омской области, осуществляющим государственное регулирование цен, тарифов, платы, наценок, ставок, надбавок на товары и услуги, регулирование которых в соответствии с федеральным законодательством осуществляется органами исполнительной власти Омской области, является в соответствии с постановлением Правительства Омской области от 02 ноября 2011 г. № 212-п Региональная энергетическая комиссия Омской области (далее – РЭК Омской области).

РЭК Омской области 20 декабря 2018 г. принят приказ № 643/92, которым установлен предельный тариф на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок (город Омск), осуществляемую ООО «АвтоСила-55», в размере 26 рублей 30 копеек за одну поездку. Пунктом 2 названного нормативного правового акта установлено, что приказ вступает в силу с 01 января 2019 г. и действует по 31 декабря 2019 г. (т. 1 л.д. 92).

Текст приказа в соответствии с положениями Указа Губернатора Омской области от 30 марта 2004 г. № 74 «О порядке опубликования и вступления в силу правовых актов Губернатора Омской области, Правительства Омской области, других органов исполнительной власти Омской области» опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 21 декабря 2018 г., номер опубликования 5501201812210046 (т. 1 л.д. 93).

Таким образом, оспариваемый нормативный правовой акт принят в пределах компетенции субъекта Российской Федерации, полномочным органом исполнительной власти Омской области.

Как установлено судом и следует из материалов дела, ООО «АвтоСила-55» оказывает, в том числе, услуги по перевозке пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования в городском сообщении.

31 августа 2018 г. ООО «АвтоСила-55» обратилось с заявлением об установлении на 2019 год тарифа на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по муниципальному маршруту регулярных перевозок в г. Омске, представив материалы, обосновывающие расчет стоимости тарифа. Из представленных обосновывающих материалов (с учетом дополнений) усматривается, что размер необходимой валовой выручки, заявленный ООО «АвтоСила-55», составляет 340 534,5 тыс. руб.; пассажиропоток – 5476,20 тыс. чел.; предельный тариф по предложению общества – 62 рубля 18 копеек за одну поездку.

По результатам экспертизы представленных материалов орган регулирования уменьшил объем необходимой валовой выручки ООО «АвтоСила-55», снизив её до 144 413,98 тыс. руб., пассажиропоток по расчетам РЭК Омской области составил 5 490,93 тыс. чел., предельный тариф - 26 рублей 30 копеек за одну поездку. (т. 1 л.д. 95, 100)

Вопрос об установлении тарифа на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в г. Омске, осуществляемую ООО «АвтоСила-55», рассмотрен на заседании правления РЭК Омской области 20 декабря 2018 г. при наличии необходимого кворума (т. 1 л.д. 94).

Методические рекомендации, введенные в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2013 г. N НА-37-р, рекомендуются для использования органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и перевозчиками в качестве методической базы для расчета величин экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования; определяют основные положения по расчету величины экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях; могут применяться для определения экономически обоснованной стоимости перевозки одного пассажира, но не затрагивают вопросов, связанных с расчетом величины тарифа

на проезд в пассажирском транспорте, учитывающего платежеспособный спрос населения, и стоимостью льготного проезда в соответствии с законодательством Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, а также с финансовыми взаимоотношениями бюджетов различных уровней (пункты 2, 3, 7 Методических рекомендаций).

Единый порядок расчета тарифов на перевозки пассажиров всеми видами общественного транспорта в городском и пригородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта), а также автомобильным транспортом по внутриобластным маршрутам на территории Омской области определяется на основании Методических указаний, утвержденных приказом РЭК Омской области от 28 июля 2015 г. № 161/42 (далее – Методические указания).

В соответствии с п. 13 Методических указаний регулирование тарифов осуществляется методом экономически обоснованных расходов (затрат); обоснованными признаются представленные в регулирующий орган документально подтвержденные расходы (затраты), складывающиеся в условиях эффективного функционирования перевозчика, выраженные в денежной форме и оформленные в соответствии с действующим законодательством.

Согласно п. 23 Методических указаний для расчета тарифов на перевозку пассажиров автомобильным транспортом или электрическим транспортом (троллейбусы, трамваи) перевозчик представляет расчетные таблицы 1, 2, 3, 4 в соответствии с Приложением к Методическим указаниям:

- информацию о наличии подвижного состава;
- расчет нормативного пробега транспортных средств исходя из длины нулевых пробегов, пробега до заправки, протяженности каждого маршрута, количества рейсов и количества дней работы маршрута;
- расчет машино-часов работы на маршруте согласно графику движения подвижного состава;
- расчет фактического и планируемого объема перевозок пассажиров.

Количество единиц подвижного состава, необходимого для оказания регулируемой услуги, определяется согласно реестру маршрутов регулярных перевозок и выданным картам маршрута регулярных перевозок. (п. 23.2 Методических указаний).

Из материалов дела следует, что расчет тарифа РЭЕ Омской области производился исходя из осуществления перевозчиком регулируемой деятельности по маршруту № 72 (пос. Чкаловский – пос. Степной СНТ «Ивушка») на основании временного договора №187-вр об организации и осуществлении перевозок пассажиров транспортом общего пользования от 12 октября 2015 г., заключенного между департаментом транспорта Администрации г. Омска и ООО «АвтоСила-55» (далее – временный договор №187-вр от 12 октября 2015 г.), в редакции дополнительного соглашения №7 от 8 октября 2018 г., которым установлен перечень транспортных средств, используемых перевозчиком для осуществления регулярных перевозок пассажиров. (т. 1 л.д. 17-30, 131-132).

На 2019 г. предприятием предложено в тариф 33 транспортных средства, 3 из которых резервные. При этом согласно заявлению, поступившему в РЭК

Омской области 6 ноября 2018 г., ООО «АвтоСила-55» просило учесть при расчете тарифа замену 11 транспортных средств, указанных в письме департаменту транспорта Администрации г. Омска от 5 октября 2018 г. (т. 1 л.д. 133-136).

Согласно реестру муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах города Омска ООО «АвтоСила-55» осуществляет перевозки по маршруту регулярных перевозок № 72 с использованием 28 автобусов среднего класса, 2 автобуса большого класса. (тарифное дело часть 9, файл).

Выданные предприятию карты маршрута регулярных перевозок содержали сведения о классе транспортного средства, без указания наименования, марки и модели. (т. 1 л.д. 141).

В расчет тарифа РЭК Омской области принят подвижной состав, указанный в дополнительном соглашении №7 от 8 октября 2018 г., из расчета 33 автобусов, 3 из которых резервные (т. 1 л.д. 65-66). Список, предложенный предприятием, частично совпадает со списком, указанным в дополнительном соглашении №7 от 8 октября 2018 г. (20 единиц).

Суд не усматривает нарушений при определении РЭК Омской области списка подвижного состава, т.к. временный договор №187-вр от 12 октября 2015 г. до настоящего времени действует в редакции дополнительного соглашения №7 от 8 октября 2018 г., согласно пункту 2.1.1 которого перечень транспортных средств, используемых перевозчиком для осуществления регулярных перевозок пассажиров в соответствии с настоящим договором, является неотъемлемой частью настоящего договора. В свою очередь пунктом 2.2.1 временного договора установлена обязанность перевозчика осуществлять перевозку пассажиров транспортными средствами в соответствии с приложением к настоящему договору. Невыполнение указанного требования является основанием для досрочного расторжения договора по инициативе Организатора пассажирских перевозок (п. 6.1.3).

Кроме того, доказательств осуществления с 1 января 2019 г. перевозок пассажиров транспортными средствами, указанными предприятием в уточненной тарифной заявке, суду не представлено. Указанные в уточненном списке транспортные средства были включены в реестр лицензии на осуществление перевозок пассажиров и иных лиц автобусами 19 июня и 7 августа 2019 г. (т. 1 л.д. 235-244).

При таком положении на дату издания оспариваемого приказа у РЭК Омской области отсутствовали основания для расчета тарифа согласно списку транспортных средств, предложенного регулируемой организацией, отличному от установленного временным договором с организатором пассажирских перевозок.

Раздел III Методических указаний в число эксплуатационных показателей работы на маршруте включает понятие «Нормативный пробег», представляющее собой сумму значений: «Нулевые пробеги за год (км)», «Пробег до заправки за год (км)», «Пробег по маршруту в год (км)» (таблица 2 Методических указаний).

Расчет показателя «Пробег по маршруту в год (км)» представляет собой произведение значений: «Протяженность маршрута (км)», «Количество рейсов в день (ед.)», «Количество дней работы маршрута в год».

Расчет нормативного пробега РЭК Омской области произведено на основании данных реестра маршрутов, расписания движения; нулевые пробеги и пробеги до заправки приняты по предложению предприятия. Вместе с тем региональным регулятором расчет нормативного пробега произведен с учетом коэффициента регулярности (технической готовности) в размере 0,99 (или 1%), который учтен при расчете машино-часов работы на маршруте в соответствии с таблицей №3 приложения к Методическим указаниям. (т. 1 л.д. 106)

Суд находит правильными доводы административного истца о необоснованном применении РЭК Омской области коэффициента регулярности (технической готовности) в размере 0,99 к расчету нормативного пробега, поскольку возможность применения такого коэффициента Методическими указаниями (таблица №2) не предусмотрена.

Кроме того, расчет коэффициента сделан регулятором на основании запрошенных в муниципальном предприятии г. Омска «Пассажирсервис» сведений, полученных с использованием системы спутниковой навигации ГЛОНАСС (тарифное дело часть 9, файл).

Из показаний допрошенного в судебном заседании в качестве специалиста начальника отдела «АСУ Навигация-Омск» муниципального предприятия г. Омска «Пассажирсервис» Кима Д.А. следует, что показатель регулярности свидетельствует о соблюдении расписания движения транспортного средства. Регулярность представляет собой абсолютную и относительную величины. Абсолютная регулярность установлена планом, относительная регулярность соответствует фактическим рейсам. Если транспортное средство двигалось по маршруту с отступлением от расписания (загруженность транспортных магистралей, поломка автобуса и др.), то показатель регулярности ста процентам равняться не будет. Показатель будет ниже также в случае, если автобус выехал на маршрут, но сведения об этом не внесены в систему по причине невнимательности водителя, либо в случае поломки навигатора. Если расписанием установлено, что транспортное средство должно работать на маршруте до 22 часов, но фактически автобус приедет позже, то это время не будет зачтено. Фиксируемое системой количество рейсов на маршруте не может быть больше, чем в плане. В случае, если произошла поломка автобуса, то часть времени на рейсе засчитана не будет. Автобус, который пришел ему на смену, будет учтен со следующего, нового рейса, т.к. неполный рейс системой не засчитывается.

Понятие «регулярность» Методическими указаниями не определено.

Исходя из содержания п. 1.2 Временной инструкции о порядке контроля и учета качества исполненного движения автобусов общего пользования на маршрутах (приложение к приказу Минавтотранса РСФСР от 30.03.1987 № 44) под регулярностью движения понимается точность выполнения расписаний.

При таком положении использованные административным ответчиком сведения не могли быть приняты во внимание для уменьшения нормативного

пробега, так как сведения системы спутниковой навигации ГЛОНАСС обеспечивают контроль за соблюдением расписания регулярных перевозок по маршруту и маршрута движения. Обязанность использования перевозчиком указанной системы предусмотрена п. 2.2.8 временного договора, допустимое отклонение от выполнения расписания по условиям договора - 5% (п. 6.1.3).

Уменьшение регулятором нормативного пробега на 33,19 тыс.км повлекло неправильный расчет расходов перевозчика на топливо, шины, техническое обслуживание и ремонт.

По изложенным основаниям суд также соглашается с позицией перевозчика о неправильности расчета РЭК Омской области машино-часов работы на маршруте.

Согласно расчету (т. 1 л.д. 107) для определения машино-часов в год регулятором также использован коэффициент 0,99. Вместе с тем, согласно Методическим указаниям (пояснения к таблице №3) количество машино-часов в год определяется как сумма значений «Машино-часы в день на маршруте» и «Машино-часы в день на подготовительно-заключительное время», умноженная на количество рабочих дней. Применение в расчете показателя «Регулярности» не предусмотрено.

Маршрут №72 является ежедневным, именно из такой регулярности движения исходило предприятие при подаче тарифной заявки.

Кроме того, как указано выше, использование при расчете сведений системы спутниковой навигации ГЛОНАСС, обеспечивающей контроль за соблюдением расписания регулярных перевозок по маршруту, отклонение от которого возможно в связи с загруженностью транспортных магистралей, необходимости замены автотранспорта резервными автомашинами в связи с поломкой основных автобусов, обоснованным не является.

Занижение при расчете тарифа количества машино-часов привело к неверному расчету количества водителей и кондукторов при исчислении затрат на оплату труда.

Согласно экспертному заключению РЭК Омской области от 19 декабря 2018 г. при проведении анализа представленных документов произведена корректировка затрат ООО «АвтоСила-55» по статьям «Топливо и смазочные материалы», «Техническое обслуживание и ремонт», «Автомобильные шины», «Оплата труда», «Отчисления на социальные нужды», «Общехозяйственные (общепроизводственные) расходы», «Арендная плата», «Лизинговые платежи», «Прочие расходы», исключены в полном объеме затраты на обслуживание автомобиля «Ниссан Патрол». (т. 1 л.д. 98-100).

При установлении тарифов регулирующий орган исключает из расчетов экономически необоснованные расходы перевозчика. К экономически необоснованным расходам перевозчика относятся, в том числе, выявленные на основании представленных перевозчиком данных и иных материалов: расходы перевозчика в предшествующем периоде регулирования, не связанные с осуществлением перевозок пассажиров и покрытые за счет поступлений от данной деятельности; учтенные при установлении тарифов расходы, фактически



не понесенные в периоде регулирования, на который устанавливались тарифы (п.21 Методический указаний).

В соответствии с Методическими указаниями при расчете фактических затрат на топливо, смазочные материалы, материалы и запасные части на техническое обслуживание и текущий ремонт автобусов, на замену автомобильных шин, амортизационные отчисления (таблицы 7.1, 7.2, 8, 10, 12, 13 Методических указаний) применяются сведения о марке, модели, модификации транспортного средства, используемого в осуществлении регулируемой деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок (город Омск).

В ходе рассмотрения настоящего дела установлено и не оспаривалось административным ответчиком, что фактические затраты на топливо, материалы, запасные части, автомобильные шины, амортизационные отчисления, а также затраты на оплату стоянки транспортных средств рассчитаны региональным регулятором исходя из количества транспортных средств, указанных в дополнительном соглашении №7 от 8 октября 2018 г. к временному договору от 12 октября 2015 г., с чем суд соглашается. По указанным основаниям доводы административного истца о несогласии с расчетом по этому основанию подлежат отклонению.

Вместе с тем суд полагает ошибочным расчет затрат на топливо в связи со следующим.

Согласно п. 27 Методических указаний затраты на топливо, смазочные материалы для автомобильного транспорта определяются исходя из:

- расхода топлива и смазочных материалов, рассчитанного в соответствии с Методическими рекомендациями "Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте", утвержденными распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 14 марта 2008 года № АМ-23-р;

- нормативного пробега транспортных средств;

- цен, определяемых в соответствии с пунктом 16 Методических указаний.

В соответствии с Методическими рекомендациями «Нормы расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте», утвержденными приказом Минтранса России от 14 марта 2008 г. № АМ-23-р (далее Методические рекомендации № АМ-23-р), нормы расхода топлива повышаются при работе автотранспорта в населенных пунктах с численностью населения от 250 тыс. до 1 млн. - до 15%; от 1 млн. до 5 мил. - до 25%. (п. 5)

РЭК Омской области применило указанную надбавку в размере 15%, при заявленной предприятием 24%. (т. 1 л.д. 108)

Согласно абз. 2 пункта 5 указанных Методических рекомендаций все верхние предельные значения коэффициентов используются с пометкой «включительно». Поэтому размер надбавки 15% применяется для населенных пунктов с численностью населения от 250 тыс. до 1 млн. Учитывая, что численность населения города Омска составляет 1,1 млн. человек, размер надбавки должен составлять от 16% до 25% включительно.

Ссылка административного ответчика на фактические расходы топлива предприятием, применение метода линейной интерполяции, согласно которому расчетное значение коэффициента для численности населения 1,1 млн. человек составило 15,25%, с учетом округления до целого числа - 15%, судом отклоняется как не основанная на положениях Методических указаний.

При использовании кондиционера при движении автомобиля применяется надбавка до 7% (применение данного коэффициента совместно с зимней надбавкой в зависимости от климатических районов не допускается).

Позиция регионального регулятора о применении указанной надбавки, исходя из работы кондиционера в течение трех летних месяцев, с учетом среднесуточных температур в городе Омске, обоснована положениями п. 3.3.3 распоряжение Минтранса России от 31.01.2017 № НА-19-р (ред. от 13.04.2018) «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», согласно которому температурный режим в салоне транспортного средства должен быть не более 25 градусов Цельсия при среднесуточной температуре наружного воздуха выше 20 градусов Цельсия. Обоснования необходимости работы кондиционеров в весенний и осенний периоды предприятием не представлено. Расчет надбавки произведен, исходя из представленных РЭК Омской области сведений об оборудовании транспортных средств кондиционерами.

Согласно Методическим рекомендациям допускается на основании решения юридического лица или индивидуального предпринимателя, осуществляющего эксплуатацию АТС на внутригаражные развязки и технические надобности автотранспортных предприятий (технические осмотры, регулировочные работы, приработка деталей двигателей и других агрегатов автомобилей после ремонта и т.п.) увеличивать нормативный расход топлива до 1% от общего количества, потребляемого данным предприятием (с обоснованием и учетом фактического количества единиц АТС, используемых на этих работах).

Поскольку обоснование необходимости увеличения нормативного расхода топлива на 1% предприятием не представлено, оснований для принятия надбавки на внутригаражные развязки у РЭК Омской области не имелось.

Часовой расход топлива на работу предпусковых обогревателей двигателя обосновано принят РЭК Омской области в соответствии с техническими характеристиками установленного оборудования, исходя из времени работы – 30 мин. в день согласно общедоступным сведениям сети Интернет (тарифное дело часть 9, файл). Обоснование необходимости учета при расчете тарифа времени работы предпусковых обогревателей в течение всего времени работы двигателя перевозчиком не представлено (тарифное дело часть 4 л.д. 1162-1166).

Также ввиду отсутствия у регионального регулятора сведений относительно автобусов марок Богдан А20111 и Hyundai County Kuzbass при расчете затрат на топливо использовались базовые нормы расхода, согласно Методическим рекомендациям № АМ-23-р применительно к маркам автобусов Богдан А09202 21,7 л/100 км и Hyundai County 19,2 л/100 км, как наиболее

соответствующим по техническим характеристикам указанным транспортным средствам (т. 2 л.д. 43-50).

Доводы представителя ответчика о принятии в расчет технических характеристик автобусов малого класса (т. 1 л.д. 210-234) судом во внимание приняты быть не могут, об ошибочности действий ответчика не свидетельствуют. Ввиду непредставления обосновывающих документов на указанные марки транспортных средств, не смотря на неоднократные запросы со стороны регулирующего органа, ответчик был праве применить нормативные акты, регулирующие значения базовых, транспортных и эксплуатационных норм расхода топлив для автомобильного подвижного состава.

Согласно п. 16 Методических указаний (в редакции на дату принятия оспариваемого приказа) при определении экономической обоснованности расходов перевозчика регулирующей орган использует:

- 1) регулируемые государством тарифы (цены);
- 2) цены, установленные на основании договоров, заключенных в результате проведения конкурсов, торгов, аукционов и иных закупочных процедур, обеспечивающих целевое и эффективное расходование денежных средств;
- 3) официально опубликованные прогнозные рыночные цены и тарифы.

При отсутствии указанных данных регулирующей орган использует цены базового периода с применением на период регулирования индексов в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации.

Регулирование тарифов основывается на принципе обязательности ведения отдельного учета перевозчиком объема услуг, доходов и расходов по каждому виду перевозок. (пункт 14 Методических указаний).

Пунктом 23 учетной политики предприятия для целей налогообложения на 2018 г., утвержденной приказом от 28.12.2017 №2, учет освобожденных от НДС операций ведется на счетах бухгалтерского учета обособлено. (тарифное дело часть 1 л.д. 18-21).

При определении цены топлива регулирующим органом приняты к расчету данные оборотно-сальдовых ведомостей по счету 10.3, авансовые отчеты за 1 полугодие 2018 г. и за сентябрь-ноябрь 2018 г. Согласно представленным документам средняя цена на дизельное топливо за 1 полугодие 2018 г. сложилась в размере 41,09 руб./л, за сентябрь-ноябрь 2018 г. – 41,67 руб./л.

С учетом отсутствия в тарифном деле иных документов, цена дизельного топлива принята РЭК Омской области с учетом повышения ставки НДС до 20% и дефлятора 1,019% в размере 43,18 руб./л.

Ссылка представителя истца на то, что авансовые отчеты (тарифное дело часть 4 л.д. 242-259) содержат сведения об отражении расходов на приобретение топлива на счетах 10.03 (отражает общий объем поступающего топлива) и 19.03 (отражает сумму НДС), в связи с чем РЭК Омской области должно было дополнительно запросить оборотно-сальдовые ведомости по счету 19.03, не основано на положения Методических указаний, согласно п. 13 которых

обоснованность расходов определяется регулирующим органом с использованием представленных перевозчиком документов.

Расчет расходов на смазочные материалы перевозчиком приведен в таблице 8 тарифной заявки (тарифное дело часть 2 л.д. 756-760).

Административным ответчиком указанные расходы рассчитаны в соответствии с п. 27 Методических указаний, исходя из иных наименований смазочных материалов, обычно применяемых в деятельности транспортных предприятий. (т. 1 л.д. 109).

Необходимость использования перевозчиком более дорогих марок (наименований) смазочных материалов (рекомендации завода-изготовителя, документы, подтверждающие, что использование более дорогих видов смазочных материалов приведет к уменьшению затрат предприятия на запасные детали, ремонт и пр.) в тарифной заявке необоснованно, в связи чем оснований для принятия в расчет предложения предприятия у РЭК Омской области не имелось. Факт закупки предложенных предприятием смазочных материалов сам по себе основанием для включения их стоимости в тариф не является.

Затраты на техническое обслуживание и ремонт рассчитываются на основании п. 28 Методических указаний.

В частности затраты на материалы и запасные части на ремонт автобусов, трамваев, троллейбусов определяются исходя из:

- расхода материалов и запасных частей на техническое обслуживание и текущий ремонт автобусов, трамваев, троллейбусов на 1000 км пробега;
- нормативного пробега транспортных средств.

Неправильный расчет нормативного пробега повлек ошибку при расчете расходов на материалы и запасные части.

Согласно п. 29 Методических указаний затраты на замену автомобильных шин определяются исходя из:

- среднестатистического пробега автомобильных шин по маркам подвижного состава, определенного на основании Временных норм эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств РД 3112199-1085-02, утвержденных Министерством транспорта Российской Федерации 4 апреля 2002 года;
- количества ходовых шин, нормативного пробега транспортных средств;
- цен, определяемых в соответствии с пунктом 16 Методических указаний.

Ввиду отсутствия в указанных Временных нормах среднестатистического пробега автомобильных шин по маркам автобусов, принятых для расчета тарифа, РЭК Омской области приняла во внимание приказ ООО «АвтоСила-55» от 17 августа 2018 г. №67 (т. 1 л.д. 110, тарифное дело часть 3 л.д. 1238).

Вместе с тем ответчиком необоснованно учтен среднестатистический пробег для всех марок автобусов равный 65 тыс. км, тогда как согласно приказу для автобусов марок ПАЗ такой пробег установлен в размере 60 тыс. км.

В ходе рассмотрения дела ответчиком представлен уточненный расчет, разница составила 169,38 тыс. рублей (т. 1 л.д. 167).

Доводы административного истца о несогласии с исключением из состава затрат расходов ООО «АвтоСила-55» на обслуживание автомобиля марки Nissan

Patrol судом отклоняются, поскольку перевозчиком не представлены доказательства использования автомобиля данного класса для осуществления регулируемой деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок (город Омск), либо использования транспортного средства непосредственно в производственном процессе (в целях доставки комплектующих материалов со склада и др.). По этим же основаниям являются несостоятельными доводы истца о несогласии с расчетом общехозяйственных расходов на указанный автомобиль по статьям «Стоянка транспортных средств», «Проведение предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей», «Транспортный налог».

Относительно расчета расходов на оплату труда суд исходит из того, что занижение показателя при расчете машино-часов повлекло за собой неправильность расчета количества водителей и кондукторов, а также к занижению расходов на социальные нужды.

В свою очередь количество водителей повлекло неправильность расчета по статье затрат на периодический медицинский осмотр (в разделе «Общехозяйственные расходы»).

Суд не соглашается с доводами ООО «АвтоСила-55» о неправильности исключения из расчета дней дополнительного отпуска, установленного приказами работодателя (водители – 14 дней, кондукторы – 7 дней).

В силу ст. 116 Трудового Кодекса РФ ежегодные дополнительные оплачиваемые отпуска предоставляются работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, работникам, имеющим особый характер работы, работникам с ненормированным рабочим днем, работникам, работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также в других случаях, предусмотренных настоящим Кодексом и иными федеральными законами.

Работодатели с учетом своих производственных и финансовых возможностей могут самостоятельно устанавливать дополнительные отпуска для работников, если иное не предусмотрено настоящим Кодексом и иными федеральными законами.

Исходя из положений ст. 117 ТК РФ ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск предоставляется работникам, условия труда на рабочих местах которых по результатам специальной оценки условий труда отнесены к вредным условиям труда 2, 3 или 4 степени либо опасным условиям труда.

Административным истцом не оспаривалось, что специальной оценки условий труда, по результатам которой рабочие места водителей и кондукторов отнесены к вредным либо опасным условиям труда, предприятие не имеет. Напротив, в тарифное дело (часть 13) истцом представлены карты №1 и №7 специальной оценки условий труда водителя и кондуктора в 2017 г., согласно которым основания для предоставления ежегодного дополнительного оплачиваемого отпуска отсутствуют. Доказательств того, что рабочий день водителей и кондукторов не нормирован, в материалы тарифного дела не представлялось.

Ссылка ответчика на п. 387 Перечня тяжелых работ и работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин, утв. постановлением Правительства РФ от 25.02.2000 № 162 согласно которому к таким профессиям относятся водитель автомобиля, работающий на автобусе с количеством мест свыше 14 (кроме занятого на внутривозовских, внутригородских, пригородных перевозках и перевозках в сельской местности в пределах одной дневной смены, при условии непривлечения к техническому обслуживанию и выполнению ремонта автобуса), подлежит отклонению, т.к. в рассматриваемом случае перевозки осуществляются по внутригородским маршрутам.

При таком положении оснований для включения в тариф оплаты дополнительных дней отпуска, предоставление которого в рассматриваемом случае является правом, а не обязанностью работодателя, у РЭК Омской области не имелось.

Расчет количества дней неявок по болезни (3 дня при заявленных 5,98 дня) произведен региональным регулятором на основании сведений о фактических выплатах за 2017 г. и 6 месяцев 2018 г., не согласиться с таким расчетом у суда оснований не имеется. Доказательств в обоснование возражений истцом не приведено.

Расчет среднемесячной заработной платы водителя и кондуктора принят на основании действующего штатного расписания с 1 июня 2018 г. (17 682,63 руб. и 14 314,51 руб. соответственно), на 2019 г. применен индекс 1,046 по данным Минэкономразвития России (п. 16 Методических указаний). Предложение предприятия (48402,7 руб. и 30616,6 руб.) обосновано на плановом повышении заработной платы в 2019 г. Однако, в ходе судебного заседания доказательств фактически выплачиваемой заработной платы в 2019 году не представлено. При этом согласно материалам тарифного дела об установлении тарифа на 2017 г. размер заработной платы водителя и кондуктора принят по предложению предприятия (т.1 л.д. 204-207, тарифное дело часть 8 л.д. 1162), однако, по итогам деятельности предприятия за 2017 г. установлено, что фактически повышения заработной платы произведено не было, что не оспаривалось стороной истца в судебном заседании.

Предложение предприятия по общехозяйственным расходам приведена в таблице 15 (тарифное дело часть 9 л.д. 172). Расшифровка общехозяйственных расходов ответчиком произведена по статьям затрат. (т. 1 л.д. 198-201).

Согласно реестру муниципальных маршрутов регулярных перевозок ООО «АвтоСила-55» (ИНН 5503225828) осуществляет перевозки как по регулируемому, так и по нерегулируемому маршрутам. Общехозяйственные расходы предприятием в полном объеме отнесены в тариф на регулируемый вид деятельности, что не соответствует п. 14 Методических указаний. В связи с этим расчет таких расходов произведен ответчиком, исходя из количества транспортных средств, участвующих в регулируемых и нерегулируемых перевозках, исходя из сведений указанного реестра; доля косвенных расходов, относимых на регулируемый вид деятельности определена РЭК Омской области в размере 36%, из расчета 54 транспортных средства участвуют в перевозке

пассажирам по нерегулируемым маршрутам, 30 транспортных средств – в регулируемой деятельности.

Однако, при проведении расчета ответчиком ошибочно приняты во внимание транспортные средства (20 единиц), участвующие в перевозках пассажиров по маршруту №40, осуществляемую иным юридическим лицом – ООО «АвтоСила55» (ИНН 5505222452).

Доля косвенных расходов на регулируемые перевозки, исходя из количества транспортных средств, участвующих в нерегулируемом виде деятельности – 34, в регулируемом - 30, составит 47%.

В силу статьи 48 Гражданского Кодекса РФ юридическим лицом признается организация, которая имеет обособленное имущество и отвечает им по своим обязательствам, может от своего имени приобретать и осуществлять гражданские права и нести гражданские обязанности, быть истцом и ответчиком в суде.

Доводы административного ответчика о том, что исходя из анализа договоров, данных спутниковой навигации ГЛОНАСС, сведений сайта общее количество транспортных средств, используемых истцом составляет 84 единицы, судом отклоняются, поскольку из содержания представленных в тарифное дело договоров такой вывод не следует, размещение информации относительно деятельности нескольких юридических лиц, также как и распределение транспортных средств между маршрутами безусловно не свидетельствует о несении административным истцом косвенных расходов, в том числе применительно деятельности иного юридического лица, и о возможности их учета при расчете тарифа.

Коэффициент пропорциональности 36% применен регулятором применительно к статьям расходов: «Услуги банка», «Техническое обслуживание кассового оборудования», «Амортизационные отчисления», «Мойка кузова», «Аренда нежилого помещения», «Путевые листы (бланки)», «Сопровождение программных продуктов 1С для ЭВМ», «Доставка сотрудников (водителей и кондукторов) на работу и с работы», «Услуги связи», «Услуги инкассации», «Почтовые услуги», «Канцелярские товары», «Услуги по подбору персонала», «Техническое обслуживание систем видеонаблюдения», «Обслуживание офисной оргтехники», «Дезинфекция, дезинсекция».

Расходы по статье «Услуги банка» рассчитаны, исходя из условий договора (7900 руб. в месяц), с применением индекса-дефлятора. Доводы истца о необходимости учета информации, размещенной на сайте банка, о повышении с 01.09.2018 г. комиссии за обслуживание до 10400 руб. в месяц (тарифное дело часть 9 л.д. 142) несостоятельны, поскольку не являются надлежащим доказательством экономически обоснованных расходов предприятия.

Расходы по статьям «Техническое обслуживание кассового оборудования» правильно приняты в расчет тарифа без учета дефлятора, т.к. цена договора согласована сторонами, срок его действия определен до 31.12.2019 г. (тарифное дело часть 10 л.д. 712).

Судом отклоняются доводы административного истца о необходимости учета затрат на КАСКО по договорам лизинга автотранспортных средств. По смыслу пункта 13 Методических указаний, принципа экономической обоснованности затрат при тарифном регулировании учитываются только затраты собственника на содержание имущества и обязательные платежи, к которым добровольное страхование автомобилей для целей осуществления регулируемой деятельности общества не относится. Обязательства общества по оплате стоимости КАСКО, согласованные им в рамках указанных договоров, не могут быть переложены на конечных потребителей в составе тарифа.

По аналогичным основаниям подлежат отклонению доводы перевозчика о необходимости включения в расчет тарифа расходов на добровольное страхование от несчастных случаев, так как данный вид страхования также не является обязательным, и возложен на предприятие не в силу закона, а в связи с заключением договора на добровольной основе.

Ссылка представителя ООО «АвтоСила-55» на приложение №5 к Методическим рекомендациям подлежит отклонению, т.к. указанное приложение регулирует состав прочих расходов по обычным видам деятельности, а также косвенных расходов, учтенных при установлении величины отношения суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам.

Расчет численности административно-управленческого персонала (АУП) и вспомогательных рабочих произведен ответчиком на основании Постановления Минтруда СССР от 14.11.1991 № 76 «Об утверждении Межотраслевых нормативов численности руководителей, специалистов и служащих автотранспортных предприятий».

Нормативны предусматривают наличие автомобилей у предприятия в приведенных единицах до 2500 единиц, минимальный норматив определен до 150 единиц приведенных автомобилей. Количество автомобилей, участвующих в регулируемой деятельности перевозчика, в приведенных единицах составляет 60.

Кроме регулируемой деятельности предприятие осуществляет деятельности по нерегулируемым маршрутам, а также иные виды перевозок.

При таком положении в целях формирования экономически обоснованных затрат РЭК Омской области включила в состав расходов перевозчика численность АУП, исходя из количества транспортных средств, участвующих в регулируемой деятельности в приведенных единицах ( $24,8 / 150 * 60 = 9,92$ ).

Указанную позицию регулятора суд находит правильной, т.к. она направлена на исключение экономически необоснованных расходов при использовании в регулируемой перевозке количества автомобилей значительно меньше минимального норматива.

В обоснование размера затрат по статье «Терминалы» перевозчиком представлены договор от 1 июля 2018 г. №РР-07/18, предметом которого является выполнение работ по техническому обеспечению поддержания в рабочем состоянии терминалов заказчика, документы о фактически



произведенных затратах на обслуживание терминалов за 1 полугодие 2018 г. (68 881 руб.). (тарифное дело часть 8 л.д. 1064-1081, часть 9 л.д. 235-240).

Позиция РЭК Омской области о том, что поскольку в тарифной заявке расходы по указанной статье предложены в размере 212,9 тыс. руб., что равняется фактическим затратам предприятия за 2017 г. на приобретение терминалов, не может явиться основанием для полного исключения указанных расходов из расчета тарифа. Использование в деятельности перевозчика терминалов является необходимым для осуществления регулируемого вида деятельности (п. 2.2.11 временного договора №187-вр от 12.10.2015 г. ), в связи с чем расходы по указанной статье могли быть приняты РЭК Омской области в объеме, необходимом для обслуживания терминалов.

Расходы предприятия на приобретение мобильных телефонов (30 телефонов стоимостью 3990 руб./шт.), абонентскую плату (320 рублей в месяц) на общую сумму 234 900 руб. отклонены регулятором со ссылкой на отсутствие обоснования необходимости и обслуживания мобильных телефонов. (тарифное дело часть 10 л.д. 653-656).

Вместе с тем, согласно ст. 12 Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» к обязанностям субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков отнесено незамедлительное информирование в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах; обеспечивать на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве доступ к данным с технических средств обеспечения транспортной безопасности, а также передачу таких данных в служебные помещения на объекте транспортной инфраструктуры. (пункты 2 и 5 части 2).

Из содержания части 8 статьи 12.2 указанного закона следует, что системы и средства связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, предназначенные для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности относятся к техническим средствам обеспечения транспортной безопасности.

В силу пункта 4 Порядка информирования субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, утвержденных приказом Минтранса РФ от 16.02.2011 № 56, субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики при информировании об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах государственных органов, указанных в пункте 2 настоящего Порядка, используют телефонные и радиосредства связи, в случае их отсутствия используют электронные и/или факсимильные средства связи.

На основании пункта 2.2.7 временного договора №187-вр от 12.10.2015 г. перевозчик принял на себя обязанность осуществлять перевозку пассажиров с соблюдением требований нормативных правовых актов, обеспечивающих безопасные условия перевозок.

С учетом необходимости исполнения перевозчиком требований Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» суд полагает, что исключение из расчета расходов на приобретение мобильных телефонов и абонентскую плату не соответствует требованиям действующего законодательства. Доводы ответчика о вероятности совершения актов незаконного вмешательства на транспортных средствах, возможности компенсации работодателем расходов владельцу телефона, подлежат отклонению.

Расходы на оплату административным истцом юридических услуг верно исключены из расчета со ссылкой на принятие таких затрат при расчете численности АУП, определенной, исходя из Межотраслевых нормативов численности руководителей, специалистов и служащих автотранспортных предприятий, утвержденных постановлением Минтруда СССР от 14.11.1991 № 76, в связи с чем доводы административного истца о заключении предприятием отдельного договора об оказании юридической помощи, во внимание не принимаются (тарифное дело часть 10 л.д. 702-704).

Затраты на специальную оценку условий труда предложены перевозчиком в размере затрат на проведение такой оценки применительно к семи транспортным средствам, 2018 года выпуска. РЭК Омской области затраты отклонены в полном объеме по причине отсутствия обоснования необходимости и стоимости работ, не предоставления перечня рабочих мест. Суд находит позицию ответчика обоснованной, т.к. представленный договор о проведении такой оценки в 2017 г., со ссылкой в обоснование стоимости на коммерческие предложения, не могли быть учтены в тарифе как экономически обоснованные расходы предприятия (п. 13 Методических указаний). (тарифное дело часть 9 л.д. 325-333).

Позиция истца о неправильности расчетов по статье «Проведение предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей» основана на оспаривании возможности использования в расчете постановления Администрации г. Омска от 03.07.2014 г. №924-п «Об установлении тарифов на услуги муниципального предприятия города Омска «Пассажи́рское предприятие №7». Предложенная предприятием цена указанной услуги по договору №162 от 14.08.2018 г. не принята по причине отсутствия у исполнителя ООО «БусСервис» лицензии на осуществление медицинской деятельности. Вместе с тем, поскольку проведение предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей является обязательным при осуществлении перевозок (п. 2.2.6 временного договора №187-вр от 12.10.2015 г.), в тарифном деле имелся договор №107/05/18 от 29 мая 2018 г., заключенный ООО «АвтоСила-55» с МП г. Омска «Пассажи́рское предприятие №7» (тарифное дело часть 13), стоимость услуг могла быть принята на основании указанного выше постановления.

Согласно п. 31 Методических указаний расходы на аренду определяются регулирующим органом исходя из величины амортизации, налога на имущество и землю и других обязательных платежей, относящихся к арендуемому имуществу.

Расходы на аренду подвижного состава в полном объеме исключены ответчиком по причине того, что арендная плата в договорах установлена в форме периодических платежей в фиксированной форме (арендная плата + лизинговый платеж + КАСКО), без выделения в ее структуре части, приходящейся на обязательные платежи (суммы амортизации и иные обязательные платежи), связанные с владением имуществом, переданным в аренду (тарифное дело часть 1). В представленных в тарифное дело расчетах расходов по аренде подвижного состава (тарифное дело часть 9 л.д. 172), доказательствах фактического несения расходов (тарифное дело часть 6, часть 7) эти сведения отсутствуют. Расчет размера арендной платы ни в материалы тарифного дела ни в судебное заседание административным истцом не представлялись. В связи с чем регулирующий орган был лишен возможность определить экономически обоснованный размер арендной платы. Доводы истца о том, что орган регулирования обязан самостоятельно произвести необходимые расчеты арендной платы, не основаны на положениях Методических указаний.

Доводы административного истца о несогласии с расчетом общехозяйственных расходов по статьям «Транспортный налог», «Световые указатели», «Услуги по охране транспортных средств», «Приобретение и монтаж комплектов креплений для инвалидных кресел», «Техническое обслуживание кондиционеров в транспортных средствах», «Тахографы», «Лизинговые платежи» по основанию неправильного учета списка транспортных средств, участвующего в регулируемой деятельности, предусмотренного дополнительным соглашением №7 от 08.10.2018 г. к временному договору №187-вр от 12.10.2015 г., суд отклоняет по причинам, изложенным выше.

Расчет затрат на приобретение (монтаж, активацию, настройку) тахографов, карт водителей и предприятия верно произведены регулятором на основании договора поставки от 01.08.2018 г. №Тах-14, исходя из количества транспортных средств, используемых в осуществлении регулируемого вида деятельности (указанных в приложении №4 к договору) и принятой численности водителей. (тарифное дело часть 10 л.д. 525-534).

В соответствии с п. 1 ч. 2 ст. 215 КАС РФ по результатам рассмотрения административного дела об оспаривании нормативного правового акта судом принимается решение об удовлетворении заявленных требований полностью или в части, если оспариваемый нормативный правовой акт полностью или в части признается не соответствующим иному нормативному правовому акту, имеющему большую юридическую силу, и не действующим полностью или в части со дня его принятия или с иной определенной судом даты.

Поскольку судом установлено, что оспариваемое правовое регулирование вступило в противоречие с законодательством, имеющим большую юридическую силу, административное исковое заявление ООО «АвтоСила-55» подлежит удовлетворению.

Согласно правовой позиции, приведенной в п. 38 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.12.2018 № 50 «О практике рассмотрения судами дел об оспаривании нормативных правовых актов и актов, содержащих разъяснения законодательства и обладающих нормативными свойствами», учитывая, что оспариваемый нормативный правовой акт имеет ограниченный срок действия (с 01 января по 31 декабря 2019 г.), суд приходит к выводу о том, что признание оспариваемого приказа недействующим с момента вступления в силу решения суда не достигнет цели восстановления нарушенных прав и законных интересов административного истца, предусмотренных ст. 3 КАС РФ, и полагает, что оспариваемый приказ РЭК Омской области от 20 декабря 2018 г. № 643/92 подлежит признанию недействующим с момента вступления нормативного правового акта в силу.

Суд, с учетом положений п. 2 ч. 4 ст. 215 КАС РФ, полагает возможным ограничиться указанием на опубликование сообщения о принятии настоящего решения в официальном печатном издании органов исполнительной власти Омской области, в котором был опубликован оспоренный нормативный правовой акт, или ином печатном издании, в котором подлежат опубликованию нормативные правовые акты органов исполнительной власти Омской области в течение одного месяца со дня вступления решения суда в законную силу.

Согласно ч. 1 ст. 103 КАС РФ судебные расходы состоят из государственной пошлины и издержек, связанных с рассмотрением административного дела.

В силу ч. 1 ст. 111, ст. 112 КАС РФ стороне, в пользу которой состоялось решение суда, суд присуждает с другой стороны все понесенные по делу судебные расходы, за исключением случаев, предусмотренных ст. 107 и ч. 3 ст. 109 настоящего Кодекса.

Учитывая, что гл. 21 КАС РФ, регламентирующей производство по административным делам об оспаривании нормативных правовых актов, не установлено каких-либо особенностей распределения судебных расходов, вопрос о судебных расходах должен быть разрешен в соответствии с вышеприведенными правилами гл. 10 КАС РФ.

Из материалов административного дела усматривается, что при обращении в суд с административным иском ООО «АвтоСила-55» уплачена государственная пошлина в размере 4 500 рублей, что подтверждается платежным поручением от 10 июня 2019 г. (т. 1 л.д. 26). Указанные расходы административного истца в силу положений ч. 1 ст. 103, ч. 1 ст. 111, ст. 112 КАС РФ подлежат возмещению РЭК Омской области.

На основании изложенного, руководствуясь ст. ст. 175-180, 215, 217 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации,

**решил:**

административное исковое заявление общества с ограниченной ответственностью «АвтоСила-55» удовлетворить.

Признать недействующим с 01 января 2019 г. приказ Региональной энергетической комиссии Омской области от 20 декабря 2018 г. № 643/92 «Об установлении тарифа на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок (город Омск), осуществляемую обществом с ограниченной ответственностью «АвтоСила-55».

Опубликовать сообщение о принятии настоящего решения в официальном печатном издании органов исполнительной власти Омской области, в котором был опубликован оспоренный нормативный правовой акт, или ином печатном издании, в котором подлежат опубликованию нормативные правовые акты органов исполнительной власти Омской области, в течение одного месяца со дня вступления решения суда в законную силу.

Взыскать с Региональной энергетической комиссии Омской области в пользу общества с ограниченной ответственностью «АвтоСила-55» судебные расходы в сумме 4 500 рублей.

На решение может быть подана апелляционная жалоба, представление в Судебную коллегию по административным делам Верховного Суда Российской Федерации через Омский областной суд в течение месяца со дня его принятия в окончательной форме.

Судья

Ланцова М.В.

|                               |  |                          |  |
|-------------------------------|--|--------------------------|--|
| "КОПИЯ ВЕРНА"                 |  | Решение (определение)    |  |
| подпись судьи                 |  | вступило в законную силу |  |
| секретарь судебного заседания |  | 15 января 2020.          |  |
| Бердьева                      |  | Судья                    |  |
| «Бердьева» 2020 г.            |  |                          |  |

