



РЕШЕНИЕ
Именем Российской Федерации

10 сентября 2018 г.

Омский областной суд в составе
председательствующего судьи Харламовой О.А.,
при секретаре Шевелевой А.С.,
с участием прокурора Свита М.Н.,

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 22 декабря 2017 г. № 597/80 «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 2017 г. № 597/80, опубликованным на официальном интернет-портале правовой информации (www.pravo.gov.ru) 21 декабря 2017 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 25 рублей 70 копеек за одну поездку.

ООО «АвтоСила-55» обратилось с заявлением о признании недействующим приказа Региональной энергетической комиссии Омской области от 20 декабря 2017 г. № 597/80, ссылаясь на установление экономически необоснованного (заниженного) тарифа.

В обоснование требований административный истец указал, что региональный регулятор неправомерно исключил по мотивам экономической необоснованности расходы на общую сумму 42 047,44 тыс. руб., приняв частично расходы 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».

Также Региональной энергетической комиссией Омской области ошибочно рассчитаны показатели: «Протяженность маршрута», «Количество транспортных средств, участвующих в технологическом процессе», что повлекло неверное определение значений по позициям: «Машино-часы», «Пассажиропоток», «Численность водителей и кондукторов», «Нормативный пробег», «Амортизационные отчисления», «Затраты на замену автомобильных шин», «Затраты на топливо, приобретение автошин, смазочные материалы, ремонтные работы», «Затраты на стоянку транспортных средств».

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, Федеральному закону «О безопасности дорожного движения», Федеральному закону «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации», Федеральному закону «О транспортной безопасности» (т.1 л.д.4-8, 172-193).

Представитель ООО «АвтоСила-55» Петрова М.А., действующая на основании доверенности от 25 июня 2018 г. (т.1 л.д.89), заявленные требования поддержала.

Представитель Региональной энергетической комиссии Омской области – Стельмашек Б.Н., действующий на основании доверенности от 10 января 2018 г. (т.1 л.д.47), поддержав доводы письменных отзывов (т.1 л.д.33-38, 62-64, т.3 л.д.12-29, 100-102), 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 предельного тарифа на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по маршрутам регулярных перевозок в г. Омске.

Представитель Администрации г. Омска – Баланов О.Ю., действующий на основании доверенности от 15 января 2018 г. (т.3 л.д.66), в судебном заседании поддержал правовую позицию по делу регионального регулятора.

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

П. «ж» ст. 71 Конституции Российской Федерации установлено, что основы ценовой политики находятся в ведении Российской Федерации.

Согласно п. 1 ст. 424 Гражданского кодекса Российской Федерации исполнение договора оплачивается по цене, установленной соглашением сторон. В предусмотренных законом случаях применяются цены (тарифы, расценки, ставки и т.п.), устанавливаемые или регулируемые уполномоченными на то государственными органами и (или) органами местного самоуправления.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 07 марта 1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» утвержден Перечень услуг транспортных, снабженческо-сбытовых и торговых организаций, по которым органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации предоставляется право вводить государственное регулирование тарифов и надбавок. В указанный Перечень включены перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском, включая метрополитен, и пригородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта) (абз.5).

В соответствии с подп.16 ч.1 ст.3 Федерального закона 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» регулярные перевозки осуществляются по регулируемым и нерегулируемым тарифам.

Подп. 17, 18 ч.1 ст.3 указанного федерального закона определено, что 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.

В силу положений ч.1 ст.15 Федерального закона «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» тарифы на перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок устанавливаются органами государственной власти субъекта Российской Федерации, если иное не установлено законом данного субъекта Российской Федерации.

Ч.2 ст.6 Закона 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.

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 21 декабря 2017 г. принят приказ № 597/80, которым установлен предельный тариф на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок (город Омск), осуществляемую ООО «АвтоСила-55», в размере 25 рублей 70 копеек за одну поездку. Пунктом 2 названного нормативного правового акта установлено, что приказ вступает в силу с 01 января 2018 г. и действует по 31 декабря 2018 г. (т.1 л.д.39).

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) 21 декабря 2017 г., номер опубликования 5501201712210090 (т.1 л.д.40).

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

Данный приказ является нормативным правовым актом, так как обязателен для неопределенного круга лиц, рассчитан на неоднократное применение и действует независимо от того, возникли или прекратились конкретные правоотношения, предусмотренные этим приказом.

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.

20 октября 2017 г. ООО «АвтоСила-55» обратилось с заявлением об установлении на 2018 год тарифа на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в г. Омске, представив материалы, обосновывающие расчет стоимости тарифа. Из представленных обосновывающих материалов (с учетом дополнений от 18 декабря 2017 г.) усматривается, что размер необходимой валовой выручки, заявленный ООО «АвтоСила-55», составляет 165 087,78 тыс. руб.; пассажиропоток – 4 640,36 тыс. чел.; предельный тариф по предложению общества - 35 рублей 38 копеек за одну поездку.

По результатам экспертизы представленных материалов орган регулирования уменьшил объем необходимой валовой выручки ООО

«АвтоСила-55», снизив её до 126 376,88 тыс. руб., пассажиропоток по расчетам РЭК Омской области составил 4 916,49 тыс. чел., предельный тариф - 25 рублей 70 копеек за одну поездку.

Из экспертного заключения РЭК Омской области от 19 декабря 2017 г. следует, что в связи с исключением сведений об ООО «АвтоСила-55» из п.1.17 Реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах города Омска на основании предписания УФАС России по Омской области от 30 июня 2017 г., расчет производился исходя из осуществления регулируемой деятельности в январе 2018 года по маршрутам № 20 (ОМПЗ – улица Я. Гашека), № 22 (улица В. Бархатовой – МСЧ №9), № 26 (Микрорайон «Булатово» – поселок «Чкаловский»), № 29 (Микрорайон «Первокирпичный» - ОМПЗ), № 72 (Онкодиспансер - поселок «Чкаловский»), № 95 (МП ПАТП №4 – 12-й Микрорайон); в феврале-декабре 2018 года по маршрутам №№22, 26,29,72, 95.

При проведении анализа произведена корректировка затрат ООО «АвтоСила-55» по статьям «Оплата труда», «Отчисления на социальные нужды», «Техническое обслуживание и ремонт», «Автомобильные шины», «Амортизационные отчисления», «Общехозяйственные (общепроизводственные) расходы», «Прочие расходы» на общую сумму 42 047,44 тыс. руб. (т.1 л.д.41-44).

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 2017 г. при наличии необходимого кворума (т.1 л.д.45-46).

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.

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 Методических 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 60 транспортных средств, находящихся в собственности (на ином законном основании) ООО «АвтоСила-55».

Вместе с тем, из материалов тарифного дела усматривается, что в регулируемой деятельности используется 61 транспортное средство (тарифное дело т.6 л.299-359). Указанное обстоятельство повлекло неверный расчет затрат, указанных выше, а также показателя «Машино-часы» и, как следствие, показателей: «Пассажиропоток», «Численность водителей и кондукторов».

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

Расчет показателя «Нормативный пробег транспортных средств» представляет собой произведение значений: «Длина нулевых пробегов», «Пробег до заправки», «Протяженность каждого маршрута», «Количество рейсов и количество дней работы маршрута».

Протяженность маршрутов регулярных перевозок в границах города Омска установлена Реестром, утвержденным приказом Департамента транспорта Администрации г. Омска от 23 марта 2016 г. № 21, и составляет для маршрута №20 - 28,6 км.; для маршрута №22 – 29,0 км.; для маршрута №26 – 16,8 км.; для маршрута №29 – 25,2 км.; для маршрута №72 – 28,5 км.; для маршрута № 95 – 23,4 км.

Из расчета нормативного пробега, представленного РЭК Омской области, следует, что протяженность маршрута № 20 принята региональным регулятором как 27,20 км., протяженность маршрута № 29 – как 20,10 км. (т.2 л.д.30).

В ходе рассмотрения дела установлено, что Департаментом транспорта Администрации г. Омска периодически изменялась протяженность

маршрутов, по которым ООО «АвтоСила-55» осуществляет регулируемую деятельность; дополнительные соглашения к договорам об организации осуществления перевозки пассажиров транспортом общего пользования, заключенным органом местного самоуправления муниципального образования г. Омск с ООО «АвтоСила-55», не составлялись, приказы о внесении изменений и дополнений в Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок в границах города Омска официально не публиковались.

Из представленных ООО «АвтоСила-55» расписаний усматривается, что по маршруту № 20 в будние дни осуществляется 4 рейса от остановки «Улица Я. Гашека» до остановки «ОНПЗ», и 5 рейсов от остановки «Улица Я. Гашека» до остановки «Поселок «Ермак»»; в выходные дни осуществляется 4 рейса от остановки «Улица Я. Гашека» до остановки «ОНПЗ», и 5 рейсов от остановки «Улица Я. Гашека» до остановки «Поселок «Ермак». По маршруту № 29 ООО «АвтоСила-55» выполняет 12 рейсов от остановки «Микрорайон «Первокирпичный» до остановки «ОНПЗ» и 2 рейса от остановки «Микрорайон «Первокирпичный» до остановки «Поселок «Ермак».

Для определения расстояния между остановочными пунктами «ОНПЗ» – «Поселок «Ермак» специалистами РЭК Омской области использованы данные паспорта маршрута № 20, выданного МП г. Омска «Пассажирское предприятие №7», и паспорта маршрута № 29, выданного МП г. Омска «Пассажирское предприятие №4».

Суд отмечает, что паспорта маршрутов, выданные иным предприятиям, осуществляющим регулируемую деятельность по маршрутам №№ 20, 29, в материалы тарифного дела не представлены, в связи с чем, отсутствует возможность проверить правильность произведенного административным ответчиком расчета межостановочного расстояния.

Из пояснений специалиста Департаментом транспорта Администрации г. Омска Кожухова И.А. следует, что паспорта маршрутов содержат различную информацию относительно межостановочного расстояния, поскольку выдавались организациям, осуществляющим деятельность в сфере регулярных перевозок, на протяжении длительного времени, в результате совершенствования измерительной техники значение межостановочных расстояний периодически корректировалось.

Указанное также подтверждается расчетами РЭК Омской области, из которых следует, что расстояние между остановочными пунктами «ОНПЗ» – «Поселок «Ермак» на маршруте № 20 составляет 2,5 км., а расстояние между аналогичными остановочными пунктами на маршруте № 29 – 2,48 км. (т.2 л.д.14-15).

Доводы РЭК Омской области о том, что исчисление межостановочного расстояния с использованием паспортов маршрутов, выданных третьим лицам, обусловлено отсутствием указанных документов в тарифном деле ООО «АвтоСила-55», судом отклоняются, ввиду того, что административный истец и ранее обращался за установлением тарифа, паспорта маршрутов №№ 20, 29 имеются в тарифном деле предшествующего периода регулирования.

При таких обстоятельствах используемые РЭК Омской области значения протяженности маршрутов, а также ошибочный расчет количества рейсов в день привели к неверному исчислению затрат на топливо и смазочные материалы, на техническое обслуживание и ремонт, на замену автомобильных шин.

Кроме того, суд не может согласиться с принятой РЭК Омской области величиной затрат на замену автомобильных шин.

В силу 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 04 апреля 2002 г. (далее – Временные нормы).

Из представленного административным ответчиком расчета усматривается, что при исчислении затрат на автомобильные шины был использован учитывающий категорию условий эксплуатации транспортного средства поправочный коэффициент K_1 , равный 1.

В соответствии с таблицей №4 Временных норм коэффициент K_1 применяется при эксплуатации категории II. Из таблицы №6 Временных норм к категории II относится эксплуатация транспортных средств за пределами пригородной зоны (более 50 километров от границы города), в малых городах (до 100 тысяч жителей), и в пригородной зоне, что не относится к эксплуатации транспортных средств в г. Омске, насчитывающем более 1 миллиона жителей.

Также при расчете затрат на автомобильные шины региональный регулятор не принял нормы пробега автошин, утвержденные приказом ООО «АвтоСила-55» от 01 января 2015 г. (т.2 л.д.164), что не соответствует п.3.4 Временных норм.

Суд также полагает ошибочным расчет затрат на топливо, предусматривающий применение надбавки в размере 10% при работе автотранспорта в населенном пункте с численность населения от 1 до 5 миллионов человек.

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, надбавка до 10% предусмотрена при работе автотранспорта в населенных пунктах численностью до 250 тысяч человек; в населенных пунктах численностью от 250 тысяч человек до 1 миллиона человек предусмотрена надбавка до 15%; при работе автотранспорта в населенных пунктах численностью от 1 до 5 миллионов человек предусмотрена надбавка до 25%.

Из заявленных ООО «АвтоСила-55» расходов на мойку кузова транспортных средств (817,92 тыс. руб.), расходов на мойку салона транспортных средств (2 156,80 тыс. руб.), РЭК Омской области принято 530,01 тыс. руб. и 333,92 тыс. руб., соответственно. Расчет произведен согласно представленного договора оказания услуг от 15 сентября 2017 г.,

заключенного с ОАО «ПАП №2», и среднего количества моек (4 раза в месяц) с применением индекса 1,038 по данным Минэкономразвития России, пропорционально принятому количеству транспортных средств.

Суд полагает указанный расчет ошибочным ввиду следующего. В соответствии с условиями договоров об организации осуществления перевозки пассажиров транспортом общего пользования, заключенных между Департаментом транспорта Администрации г. Омска и ООО «АвтоСила-55», перевозчик обязуется обеспечивать надлежащее санитарное состояние автобусов, соответствующее нормативным требованиям (п.2.2.12 Временного договора).

Ст. 24 Федерального закона от 30 марта 1999 г. № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» установлено, что при эксплуатации производственных, общественных помещений, зданий, сооружений, оборудования и транспорта должны осуществляться санитарно-противоэпидемические (профилактические) мероприятия и обеспечиваться безопасные для человека условия труда, быта и отдыха в соответствии с санитарными правилами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

В силу п.2.8 Методических указаний по государственному санитарному надзору за перевозками населения городским пассажирским транспортом, утвержденных заместителем Главного государственного санитарного врача СССР 23 марта 1982 г. № 2537-82, в транспорте, который возвратился в парк, до выхода в очередной рейс должна быть произведена в обязательном порядке влажная уборка.

По смыслу приведенных норм, влажная уборка транспортного средства должна осуществляться ежедневно, а не четыре раза в месяц. Указанное следует и из исчисленного РЭК Омской области пассажиропотока, составляющего для ООО «АвтоСила-55» пять миллионов пассажиров в год.

Затраты на осмотр транспортных средств перед выездом на линию приняты региональным регулятором в размере 53,51 тыс. руб., отклонение от заявленного ООО «АвтоСила-55» составило 1 175,29 тыс. руб.; при этом расчет указанных общехозяйственных расходов произведен РЭК Омской области с учетом среднемесячной заработной платы механика по данным бухгалтерского учета за первое полугодие 2017 года.

Отказывая во включении затрат на осмотр транспортных средств перед выездом на линию в заявленной сумме, РЭК Омской области ссылаясь на экономическую необоснованность договора услуг, заключенного 04 мая 2016 г. между ООО «АвтоСила-55» и ООО «БусСервис», возможность проведения предрейсового осмотра работниками, состоящими в трудовых отношениях с административным истцом.

С позицией регулятора суд не может согласиться ввиду следующего. В штатном расписании ООО «АвтоСила-55» поименованы должности «Главный механик» и «Механик», должность «Контролер технического состояния автотранспортных средств» не предусмотрена (тарифное дело т.2 л.255). В целях организации предрейсового контроля автотранспортных

средств 04 мая 2016 г. между ООО «АвтоСила-55» и ООО «БусСервис» заключен договор возмездного оказания услуг, в соответствии с которым ООО «БусСервис» принимает на себя обязанности по осуществлению осмотра транспортного средства перед выездом на линию (т.2 л.д.152-153). В распоряжение регионального регулятора представлены платежные поручения, свидетельствующие об оплате указанных услуг.

В соответствии со ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» все организации обязаны обеспечивать техническое состояние транспортных средств в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения.

Выпуск транспортного средства на линию без отметки о прохождении предрейсового контроля и подписи контролера не допускается (п. 10 Порядка организации и проведения предрейсового контроля технического состояния транспортных средств, утвержденного приказом Минтранса России от 06 апреля 2017 г. № 141).

Отметка о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортного средства отражается в путевом листе. Обязательные реквизиты и порядок заполнения путевых листов регламентированы приказом Минтранса России от 18 сентября 2008 г. № 152.

Дата и время проведения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства проставляются контролером технического состояния автотранспортных средств, проводившим соответствующий контроль, и заверяются его подписью с указанием фамилии и инициалов (п. 16.1 Порядка, утвержденного приказом Минтранса России № 152, п. 4 Порядка, утвержденного приказом Минтранса России № 141).

Профессиональные и квалификационные требования к контролеру технического состояния автотранспортных средств установлены приказом Минтранса России от 28 сентября 2015 г. № 287 (далее - Требования).

Согласно пп. 14.1 Требований контролер технического состояния автотранспортных средств должен знать: нормативные акты по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава автомобильного транспорта; нормативные акты в области безопасности дорожного движения (на автомобильном транспорте); устройство, технические характеристики, конструктивные особенности, назначение и правила эксплуатации автотранспортных средств; технические требования, предъявляемые к транспортным средствам; основы транспортного и трудового законодательства; правила и инструкции по охране труда, противопожарной защиты. Контролер технического состояния автотранспортных средств должен уметь контролировать техническое состояние автотранспортных средств (пп. 14.2 Требований).

В соответствии с пп. 14.3 Требований к контролеру технического состояния автотранспортных средств предъявляется одно из следующих требований: наличие диплома о среднем профессиональном образовании по

специальности 23.02.03 «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта» без предъявления требований к стажу (опыту) работы; наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, входящим в укрупненную группу 23.00.00 «Техника и технологии наземного транспорта», за исключением специальности 23.02.03 «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта», с предъявлением требований к стажу (опыту) работы в области контроля технического состояния и обслуживания автотранспортных средств не менее одного года; наличие диплома об образовании не ниже среднего профессионального по специальностям, не входящим в укрупненную группу 23.00.00 «Техника и технологии наземного транспорта», и диплома о профессиональной переподготовке по программе профессиональной переподготовки с присвоением квалификации контролера технического состояния автотранспортных средств.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки автомобильным транспортом, должны назначить ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего аттестацию на право заниматься соответствующей деятельностью, а также организовывать и проводить предрейсовый контроль технического состояния транспортных средств в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта (п. 4 ст. 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»).

Таким образом, действующее законодательство указывает на обязательность проведения предрейсового контроля технического состояния транспортного средства и содержит требования к уровню знаний и наличию соответствующего профессионального образования у лица, осуществляющего данный контроль, при этом не содержит нормы, обязывающей работодателя иметь штатного работника-контролера.

Доводы РЭК Омской области о возможном возложении обязанности проведения предрейсового контроля на имеющихся в штате ООО «АвтоСила-55» механиков несостоятельны, поскольку осуществление указанной функции возможно только в порядке совмещения (ст.60.2 Трудового кодекса Российской Федерации) с письменного согласия работника при условии, что работник соответствует профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым к контролеру технического состояния автотранспортных средств в соответствии с Требованиями, и прошел соответствующую аттестацию.

В составе общехозяйственных (общепроизводственных) расходов ООО «АвтоСила-55» заявлено 704,00 тыс. руб. затрат на оборудование транспортных средств местами для инвалидных колясок; в обоснование расходов региональному регулятору представлены: договор от 28 июля 2017 г., заключенный с ООО «Универсал НН» на поставку фиксирующих устройств мест для инвалидных колясок; договор от 28 июля 2017 г.,

заключенный с ООО «БусСервис» на выполнение работ по установке места для инвалидной коляски в салоне автобуса, платежные поручения.

РЭК Омской области в принятии указанных затрат было отказано по мотивам отсутствия экономического обоснования для осуществления регулируемого вида деятельности.

Суд не может согласиться с выводами регионального регулятора, поскольку в силу требований ст. 15 Федерального закона от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» организации, осуществляющие транспортное обслуживание населения (независимо от их организационно-правовых форм), обязаны обеспечить оборудование транспортных средств специальными приспособлениями и устройствами в целях обеспечения условий инвалидам для беспрепятственного пользования указанными средствами.

Также судом отклоняются доводы РЭК Омской области относительно экономической необоснованности затрат ООО «АвтоСила-55» на приобретение и монтаж систем видеонаблюдения в салоне автобуса (736,00 тыс. руб.), оплату услуг ФГКУ «УВО войск национальной гвардии Российской Федерации по Омской области» (99,30 тыс. руб.) ввиду следующего.

В соответствии с пп.4 ст. 1 Федерального закона от 09 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» обеспечение транспортной безопасности представляет собой реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков, если иное не установлено настоящим Федеральным законом и иными федеральными законами (ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности»). В соответствии со ст. 8 указанного федерального закона требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), являются обязательными для исполнения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками.

Ст. 12 Федерального закона «О транспортной безопасности» перевозчики обязаны незамедлительно информировать в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти об угрозах совершения и о совершении актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах; выполнять предписания, постановления должностных лиц уполномоченных федеральных органов исполнительной власти об устранении нарушений требований по обеспечению транспортной безопасности; оказывать содействие в выявлении, предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства, установлении причин и условий, способствующих их совершению.

Таким образом, учитывая вышеприведенные требования федерального законодательства, а также числе ГОСТ Р 56461-2015 «Безопасность транспортная. Общие требования», утвержденный приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 июня 2015 г. № 69, приказ Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227, которым утверждены Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, суд полагает, что затраты на приобретение и монтаж систем видеонаблюдения, установку кнопки «112» в салонах автобусов подлежат включению в состав общехозяйственных расходов в подтвержденном размере.

Расходы по приобретению и монтажу систем кондиционирования воздуха в салоне автобуса (3 855,62 тыс. руб.) также относятся к общехозяйственным (общепроизводственным) расходам, поскольку наличие кондиционера в салоне автобуса в силу п.28 ст. 3 Федерального закона «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» включено в число характеристик транспортного средства, влияющих на качество перевозки, выводы РЭК Омской области об экономической необоснованности указанных расходов безосновательны.

Суд также не может согласиться с доводами регионального регулятора об отклонении затрат на монтаж оборудования для информирования пассажиров о маршруте следования транспортного средства (335,18 тыс. руб.) ввиду отсутствия экономического обоснования для осуществления регулируемого вида деятельности. Данные расходы в силу вышеприведенных положений Федерального закона «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» также отнесены к влияющим на качество перевозок пассажиров по маршрутам регулярных перевозок. Кроме того, РЭК Омской области приняты затраты ООО «АвтоСила-55» на изготовление аудиоинформации о маршруте перевозки, указанная информация, со всей очевидностью, должна воспроизводиться на соответствующем оборудовании.

Позиция регионального регулятора относительно отклонения затрат ООО «АвтоСила-55» на новый подвижной состав в размере 2 783,75 тыс. руб. также представляется неверной.

В силу п. 31 Методических указаний в состав прочих расходов включаются плата за владение и (или) пользование имуществом, используемым при осуществлении перевозок пассажиров (арендные или лизинговые платежи). Арендная плата, лизинговый платеж включаются в прочие расходы в размере, не превышающем экономически обоснованный уровень. Экономический обоснованный уровень арендной платы, лизингового платежа определяется органом регулирования исходя из

принципа возмещения арендодателю, лизингодателю амортизации, налогов на имущество и других обязательных платежей, установленных законодательством Российской Федерации, связанных с владением имуществом, переданным в аренду, лизинг.

В обоснование понесенных расходов в РЭК Омской области представлены договоры лизинга №№ АЛ63481/19-17 ОМС, АЛ63481/20-17 ОМС, АЛ63481/21-17 ОМС, заключенные между ООО «АвтоСила-55» и АО ВТБ Лизинг 18 декабря 2017 г., предметом которых являются три автобуса марки ПАЗ 320414-04, платежные поручения от 19 декабря 2017 г. о перечислении в адрес лизингодателя авансовых платежей по договору (тарифное дело т.7 л.д.29-43). Кроме того, региональному регулятору предоставлено гарантийное письмо о том, что автобусы марки ПАЗ 320414-04 в количестве трех единиц будут поставлены в адрес ООО «АвтоСила-55» не позднее 25 декабря 2017 г. (тарифное дело т.7 л.22).

Учитывая, что внесение платежей по договорам лизинга было фактически осуществлено в декабре 2017 года, в силу п.5.8 договора лизинга авансовые платежи, уплачиваемые в соответствии с договором, засчитываются в счет стоимости лизинговых услуг, у регионального регулятора не было оснований для отказа во включении в состав прочих расходов произведенных ООО «АвтоСила-55» платежей в экономически обоснованном размере, исходя из возмещения лизингодателю амортизации и других обязательных платежей, установленных законодательством Российской Федерации, связанных с владением имуществом, переданным в лизинг.

В то же время, не могут быть признаны экономически обоснованными расходы ООО «АвтоСила-55» на добровольное страхование (КАСКО) и транспортный налог по автомобилю марки Nissan Patrol, поскольку ООО «АвтоСила-55» 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.).

Суд соглашается с произведенным РЭК Омской области расчетом затрат на приобретение спецодежды, чехлов для терминалов, сумок кондуктора (принято 206,73 тыс. руб.), изготовление указателей маршрута (принято 2,00 тыс. руб.), информационных материалов, размещаемых внутри салона (принято 8,50 тыс. руб.), исходя из количества приобретенных транспортных средств (три единицы автобусов марки ПАЗ 320414-04). Экономическая обоснованность приобретения указанной продукции в количестве, заявленном ООО «АвтоСила-55», материалами тарифного дела не подтверждается, акты, свидетельствующие о списании вышепоименованных изделий в связи с износом (истечением срока использования и др.), региональному регулятору представлены не были.

Расчет затрат по статье «Амортизационные отчисления» в целом представляется верным, доводы административного истца о включении в состав амортизации двух смартфонов iPhone судом отклоняются, поскольку доказательств, свидетельствующих о том, что именно данные операционные системы поддерживают программное обеспечение, используемое ООО «АвтоСила-55» в регулируемой деятельности, в материалах тарифного дела отсутствуют. В то же время, суд полагает необходимым включить в расчет затрат по указанной статье амортизацию компьютеров и моноблоков ввиду того, что данная техника с очевидностью используется в регулируемой деятельности, поскольку региональным регулятором приняты затраты общества на приобретение программного оборудования «Главбух» и «Консультант+».

В силу пп.2 п.31 Методических указаний в состав прочих расходов включаются проценты, уплачиваемые перевозчиком за предоставление ему в пользование денежных средств (кредитов, займов) с целью пополнения оборотных средств для приобретения топлива, смазочных материалов, шин, оплаты труда.

Из дополнительного соглашения (о кредитовании банковского счета (овердрафте)) от 23 марта 2017 г., заключенного ООО «АвтоСила-55» с АО «АЛЬФА-БАНК», усматривается, что банк осуществляет кредитование клиента путем исполнения расчетных документов на перечисление средств со счета при недостаточности либо отсутствии на нем денежных средств; под расчетными документами, исполняемыми банком понимаются распоряжения о списании денежных средств и их перечислении на счет получателя (платежные поручения), в том числе платежные поручения о списании со счета для перечисления заработной платы работникам клиента, требования получателя средств, предъявляемые им на основании договора с клиентом (платежные требования), инкассовые поручения, на основании которых осуществляется списание денежных средств со счета (п.2 договора овердрафта).

Учитывая, что помимо деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок ООО «АвтоСила-55» осуществляются иные виды деятельности (торговля автомобильными деталями, узлами и принадлежностями; торговля мотоциклами и их деталями, узлами и принадлежностями; техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей и легких грузовых автотранспортных средств, мотоциклов; перевозка грузов специализированными автотранспортными средствами), обоснование целевого использования овердрафта обществом в материалы тарифного дела не представлено, по данным бухгалтерского учета установить целевое использование денежных средств не представляется возможным доводы административного ответчика относительно отказа во включении в число прочих расходов затрат на овердрафт в сумме 59,45 тыс. руб. суд полагает верными.

Из договора на транспортное обслуживание от 16 января 2016 г., заключенного ООО «АвтоСила-55» с ИП Парыкиным А.П. (т.2 л.д.123-127), следует, что перевозчик выделяет заказчику транспорт для перевозки работников заказчика ко времени, которое указа заказчик (п.2.1 договора); диспетчер заказчика обязан с вечера предыдущего дня известить перевозчика о времени, местах подбора и количестве сотрудников, которых необходимо с утра следующего дня доставить на работу, на вечернюю перевозку работников перевозчик обязан предоставить транспортные средства к месту и времени, указанному заказчиком (п.2.2 договора).

В материалах тарифного дела отсутствуют копии заявок на доставку работников (сотрудников) ООО «АвтоСила-55», копии путевых листов, содержащих сведения о времени выезда транспортного средства, в то же время, помимо водителей и кондукторов в штатном расписании общества предусмотрены и иные должности, в том числе АУП.

В связи с отсутствием доказательств, подтверждающих экономическое обоснование расходов на доставку работников общества в размере, заявленном ООО «АвтоСила-55» (4 878,00 тыс. руб.), суд соглашается с произведенным РЭК Омской области расчетом затрат в сумме 737,39 тыс. руб. исходя из данных бухгалтерского учета за шесть месяцев 2017 года с применением на 2018 год индекса 1,038 согласно Прогноза Минэкономразвития России и пропорционально принятой нормативной численности АУП.

Также суд не находит оснований не согласиться с расчетом административного ответчика относительно расходов на покупку терминалов для оплаты проезда. По данной статье ООО «АвтоСила-55» предложено 751,83 тыс. руб., предложение мотивировано тем, что имеющиеся в наличии у перевозчика терминалы сняты с производства, при отсутствии терминала в связи с поломкой осуществление перевозки должно быть приостановлено.

Из письма ООО «Альфа Шрида» усматривается, что производство терминалов NewPOS прекращено, в связи с указанным, возможности по ремонту данной модели терминалов ограничены остатками запасных частей на складе (т.2 л.д.120). По данным бухгалтерского учета за шесть месяцев 2017 года на ремонт терминалов потрачено 3,00 тыс. руб., акты на списание терминалов, вышедших из строя, отсутствуют, данных о гарантийных сроках обслуживания, сроках эксплуатации терминалов, имеющихся в распоряжении ООО «АвтоСила-55», в материалы тарифного дела не представлено. При таких обстоятельствах принятие региональным регулятором затрат на приобретение трех терминалов в размере 69,88 тыс. руб., исходя из количества автобусов, использование которых для осуществления регулируемой деятельности начато обществом в октябре 2017 года, является верным и не противоречит принципу исключения из расчетов экономически необоснованных расходов перевозчика.

В соответствии с п.32 Методических указаний к накладным расходам относятся затраты, связанные с обслуживанием и управлением предприятием в целом, которые не могут быть прямо отнесены на себестоимость

конкретных видов деятельности. Расшифровка накладных расходов производится по статьям затрат с приложением расчетов по отдельным статьям затрат на период регулирования и документов, подтверждающих и обосновывающих фактические и расчетные затраты перевозчика. Распределение накладных расходов по видам деятельности осуществляется способом, предусмотренным учетной политикой предприятия.

Учитывая, что рекомендации, устанавливающие правило распределения общехозяйственных расходов, в учетной политике ООО «АвтоСила-55» отсутствуют, регулируемая деятельность по маршруту № 20 (в общем объеме перевозок административного ситца занимает около 50%) осуществлялась только в январе 2018 года, РЭК Омской области обоснованно приняла расходы на аренду офиса, услуги банка, услуги связи, инкассацию, хозяйинвентарь, иные общехозяйственные расходы пропорционально нормативной численности АУП, т.е. в эффективном и необходимом объеме для осуществления регулируемого вида деятельности.

Доводы административного истца относительно включения в состав общехозяйственных расходов затрат на аренду помещений площадью 68,5 кв.м. (комната отдыха водителей и кондукторов, диспетчерская), 22,9 кв.м. (раздевалки для кондукторов и водителей), 13,8 кв.м. (медицинский кабинет для проведения предрейсового и послерейсового осмотров), судом отклоняются, поскольку из договора аренды нежилых помещений от 15 сентября 2017 г., заключенного с ОАО «Пассажирское автотранспортное предприятие №2», специализированное назначение указанных помещений не усматривается, все объекты недвижимости предоставлены для использования под административно-офисное помещение (тарифное дело т.2 л.388-395).

Обоснована позиция РЭК Омской области в части исключения расходов на обучение водителей в сумме 16,00 тыс. руб. В материалах тарифного дела имеется договор на обучение по дополнительным образовательным программам от 29 августа 2017 г., заключенный с ООО «МЦДО ПрофСтандарт» (т.2 л.д.192-193). В тоже время, списочный состав работников, которые подлежат обучению по дополнительным образовательным программам, сведения, подтверждающие необходимость обучения в связи с истечением срока обучения, региональному регулятору не представлены, что не позволяет признать указанные расходы экономически обоснованными.

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. 28 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 29 ноября 2007 г. №48 «О практике рассмотрения судами дел об оспаривании нормативных правовых актов полностью или в части», учитывая, что оспариваемый нормативный правовой акт имеет ограниченный срок действия (с 01 января по 31 декабря 2018 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 приказ РЭК Омской области от 22 декабря 2017 г. № 597/80 «Об установлении тарифа на перевозку пассажиров автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок (город Омск), осуществляемую обществом с ограниченной ответственностью «АвтоСила-55» 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.

В соответствии со ст. 215 КАС РФ в резолютивной части решения суда по административному делу об оспаривании нормативного правового акта должны содержаться сведения, указанные в п. п. 4, 5 ч.6 ст. 180 настоящего Кодекса.

П. 4 ч.6 ст. 180 КАС РФ установлено, что резолютивная часть решения суда должна содержать указание на распределение судебных расходов.

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 15 мая 2018 г. (т.1 л.д.28). 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 2018 г. приказ Региональной энергетической комиссии Омской области от 22 декабря 2017 г. № 597/80 «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.

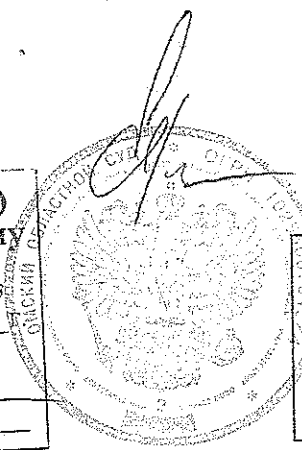
Судья

О.А. Харламова

Решение (определение)
вступило в законную силу

«30» января 2019

Судья



"КОПИЯ ВЕРНА"

подпись судьи

секретарь судебного заседания

«19» марта 2019 г.

Омский областной суд
пронумеровано и скреплено
печатью 10 листов

подпись В.М.

