

УИД 28OS0000-01-2025-000014-11

Дело № 3а-23/2025

28OS0000-01-2025-000018-96

Дело № 3а-26/2025

2025

РЕШЕНИЕ
именем Российской Федерации

18 июня 2025 года

город Благовещенск

Амурский областной суд в составе:
председательствующего судьи Диких Е.С.,
при секретаре Шевкун Я.В.,

с участием прокурора отдела прокуратуры Амурской области
Фарафоновой А.О.,

представителей административного истца ООО «Пассажирская
транспортная компания» Авдеева О.Г., Волос О.Я., административного истца
индивидуального предпринимателя Гедзерук Г.А., его представителя
Шерстнева Д.А., представителей административного ответчика управления
государственного регулирования цен и тарифов Амурской области Марченко
Н.И., Деевой Н.Г., Ляховкина С.С.,

рассмотрев в открытом судебном заседании административные дела по
административным исковым заявлениям ООО «Пассажирская транспортная
компания», индивидуального предпринимателя Гедзерук Геннадия
Анатольевича к управлению государственного регулирования цен и тарифов
Амурской области о признании не действующим нормативного правового
акта в части,

УСТАНОВИЛ:

ООО «Пассажирская транспортная компания» (далее - ООО «ПТК»),
перевозчик) обратилось в Амурский областной суд с административным
исковым заявлением, указав в нем, а также в письменных пояснениях к нему,
что приказом управления государственного регулирования цен и тарифов
Амурской области (далее также - Управление, регулирующий орган) от 16
декабря 2024 г. № 156-пр/п, в редакции приказа Управления от 9 января 2025
г. № 1-пр/п, установлены и введены в действие с 1 января 2025 г. предельные
максимальные уровни регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и
багажа автомобильным транспортом по муниципальным и
межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на
2025 г. согласно приложению к настоящему приказу. В пункте 1 приложения
для г. Благовещенска (кроме ООО «Автоколонна 1275») тариф составляет 42
рубля за одного перевезенного пассажира. Полагает, что при расчете тарифа в
отношении ООО «ПТК» Управлением были нарушены Правила
регулирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным
транспортом и городским наземным электрическим транспортом по

муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, осуществляемым по регулируемым тарифам, на территории Амурской области, утвержденные постановлением Правительства Амурской области от 22 марта 2012 г. № 149 (далее - Правила № 149 от 22 марта 2012 г.), выразившиеся в необоснованном снижении прямых расходов и уровня рентабельности. По статье «Топливо и смазочные материалы» принята плановая цена на дизельное топливо на 2025 г. - 74,65 руб./л, тогда как по состоянию на 15 февраля 2025 г. она составляла 74,87 руб./л. По статье «Ремонт и техническое обслуживание транспортных средств» регулирующим органом снижены расходы на 8 006,75 тыс. руб. со ссылкой на Нормы затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей и автобусов, утвержденные указанием Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 30 мая 1984 г. № 60-ц, которые утратили силу 30 апреля 2020 г. По статье «Аренда (лизинг) транспортных средств» затраты приняты в размере 21 638,20 тыс. руб., тогда как общая сумма аренды автобусов (в том числе сублизинга) по заключенным договорам составляет не менее 2 115 тыс.руб./мес. и 25 380 тыс.руб./год. Управлением в рамках произведенных расчетов в проекте заключения была определена прибыль на очередной период регулирования 12,6% от себестоимости, в заключительном варианте экспертизы снижена до 8,3%, что свидетельствует о формальном подходе к ценообразованию. С учетом последних уточнений административных исковых требований, ООО «ПТК» просит суд признать не действующим со дня принятия приказ Управления от 16 декабря 2024 г. № 156-пр/п «Об установлении предельных максимальных уровней регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 г.» (в редакции приказа от 9 января 2025 г. № 1-пр/п) в части указанного в пункте 1 приложения размера тарифа рассчитанного для перевозчиков г. Благовещенска (кроме ООО «Автоколонна 1275») в размере 42 руб.; обязать Управление устранить нарушения прав и законных интересов ООО «ПТК» путём пересчёта предельных (максимальных) тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок для обслуживаемых ООО «ПТК» маршрутов на период с 1 января по 31 декабря 2025 г.

Индивидуальный предприниматель Гедзерук Г.А. (далее - ИП Гедзерук Г.А., перевозчик) обратился в Амурский областной суд с административным иском заявлением, указав в нем, а также в письменных уточнениях к нему, что приказом Управления от 16 декабря 2024 г. № 156-пр/п, в редакции приказа от 9 января 2025 г. № 1-пр/п, установлены и введены в действие с 1 января 2025 г. предельные максимальные уровни регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок

Амурской области на 2025 год согласно приложению к настоящему приказу. В пункте 1 приложения для г. Благовещенска (кроме ООО «Автоколонна 1275») тариф составляет 42 рубля за одного перевезенного пассажира. Полагает, что при расчете тарифа в отношении ИП Гедзерук Г.А. Управлением были нарушены Правила № 149 от 22 марта 2012 г. Численность водителей, принятая регулирующим органом (19,2 чел.), не соответствует требованиям трудового законодательства и не позволяет выполнить условия муниципального контракта. По статье «Топливо и смазочные материалы» принята плановая цена дизельного топлива на 2025 г. - 73,28 руб./л. тогда как в IV квартале 2024 г. рост цен на топливо составил в среднем 1,07%. Управлением в рамках произведенных расчетов уровень рентабельности определен 7%, что не соответствует требованиям Правил № 149 от 22 марта 2012 г. и Методических рекомендаций по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, введенных в действие распоряжением Минтранса России от 18 апреля 2013 г. № НА-37-р. С учетом последних уточнений административных исковых требований, ИП Гедзерук Г.А. просит суд признать не действующим со дня принятия приказ Управления от 16 декабря 2024 г. № 156-пр/п (в редакции приказа от 9 января 2025 г. №1-пр/п) «Об установлении предельных максимальных уровней регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год» в части указанного в пункте 1 Приложения к настоящему приказу, устанавливающего предельные максимальные уровни регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год, на участках маршрутов, расположенных в пределах г. Благовещенска (кроме ООО «Автоколонна 1275»), для муниципальных (городские, сельские) регулярных автобусных маршрутов в размере 42,00 рубля за 1 перевезенного пассажира; возложить на Управление обязанность устранить нарушение прав и законных интересов ИП Гедзерук Г.А. путем пересчета предельных максимальных уровней регулируемых тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, установленных для обслуживаемых ИП Гедзерук Г.А. маршрутов на период с 1 января по 31 декабря 2025 г., с учетом предоставленных для изучения судом расчетов/обоснований; принять новый нормативный правовой акт, заменяющий признанный не действующим приказ Управления от 16 декабря 2024 г. №156-пр/п (в редакции от 9 января 2025 г. №1-пр/п) в части указанного в пункте 1 Приложения к приказу, устанавливающего предельные максимальные уровни регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и

багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год, на участках маршрутов, расположенных в пределах г. Благовещенска (кроме ООО «Автоколонна 1275»), для муниципальных (городские, сельские) регулярных автобусных маршрутов в размере 42,00 рубля за 1 перевезенного пассажира, в части, устанавливающей предельные максимальные уровни регулируемых тарифов для ИП Гедзерук Г.А., осуществляющего регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по регулируемым тарифам по муниципальному автобусному маршруту №22/28 «Шафира - Шафира».

ИП Гедзерук Г.А. в административном исковом заявлении также оспаривается приказ управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области от 20 декабря 2024 г. № 180-пр/п в части пункта 3 таблицы приложения к настоящему Приказу, устанавливающего предельные максимальные уровни регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год, на участках маршрутов, расположенных в пределах г. Белогорска и Белогорского муниципального округа, для муниципальных (городские, сельские) регулярных автобусных маршрутов в размере 41,00 руб. за 1 перевезенного пассажира.

Определением Амурского областного суда от 16 мая 2025 г. административные иски требования ИП Гедзерук Г.А. об оспаривании в части приказа Управления от 20 декабря 2024 г. № 180-пр/п выделены в отдельное производство, административное дело № 3а-26/2025 (УИД 28OS0000-01-2025-000018-96) по административным исковым требованиям ИП Гедзерук Г.А. об оспаривании приказа Управления от 16 декабря 2024 г. №156-пр/п в части пункта 1 таблицы приложения для совместного рассмотрения и разрешения объединено в одно производство с административным делом № 3а-23/2025 (УИД) 28OS0000-01-2025-000014-11 по административному исковому заявлению ООО «ПТК» об оспаривании нормативного правового акта в части.

В судебном заседании представители административных истцов ООО «ПТК» Волос О.Я., Авдеев О.Г. привели те же доводы, что изложены в административном исковом заявлении ООО «ПТК» и дополнениях к нему, просили административные иски требования с учетом последних уточнений удовлетворить.

Административный истец ИП Гедзерук Г.А. и его представитель Шерстнев Д.А. в судебном заседании привели те же доводы, что изложены в административном исковом заявлении ИП Гедзерук Г.А. и дополнениях к нему, просили административные иски требования с учетом последних уточнений удовлетворить.

Представители административного ответчика управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области Марченко Н.И., Деева Н.Г., Ляховкин С.С. в судебном заседании, а также в письменных возражениях, с предъявленными административными исковыми требованиями ООО «ПТК» и ИП Гедзерук Г.А. не согласились, указав, что нормативный правовой акт, положение которого оспаривается, принят уполномоченным органом, порядок принятия нормативного правового акта не нарушен. В целях соблюдения баланса интересов перевозчиков и потребителей их услуг Управлением не могут приниматься в расчет величины выше заявленных перевозчиком. В связи с чем, средняя цена дизельного топлива была принята в соответствии с предложением перевозчиков. Затраты ООО «ПТК» на ремонт и техническое обслуживание транспортных средств определены регулирующим органом исходя из нормативных расходов на ремонт и техническое обслуживание, утвержденных указанием Минавтотранса РСФСР от 30 мая 1984 г. № 60-ц (с изменениями - письмо Минавтотранса РСФСР от 6 декабря 1988 г. № 91-ц), приведенных к расходам на 2024 г. с применением индексов потребительских цен по данным Амурстата за период с марта 1991 г. по сентябрь 2024 г., индекса цен промышленной продукции 2025/2024 гг., индекса цен производства готовых металлических изделий 2025/2024 гг., индекса потребительских цен 2025/2024 гг., рекомендованных Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на 2025 г. и на плановый период 2026 и 2027 гг. Поскольку Правила № 149 от 22 марта 2012 г. не содержат прямого указания на порядок формирования расходов по статье «Аренда (лизинг) транспортных средств», Управление руководствовалось порядком определения затрат на аренду основных средств, указанных в нормативных правовых актах, регламентирующих ценообразование на федеральном уровне в других регулируемых видах деятельности. Численность водителей для ИП Гедзерук Г.А. Управлением определена в соответствии с пунктами 43,46 Правил № 149 от 22 марта 2012 г. Рентабельность регулирующим органом рассчитана в соответствии с пунктами 55, 56 Правил № 149 от 22 марта 2012 г. Просили в удовлетворении административных исковых требований ООО «ПТК», ИП Гедзерук Г.А. отказать.

Заинтересованное лицо индивидуальный предприниматель Юденюк А.А., представитель заинтересованного лица администрации г. Благовещенска в судебное заседание не явились, о времени и месте рассмотрения административного дела извещены надлежащим образом, ходатайств об отложении рассмотрения дела от них не поступило, в письменном отзыве администрации г. Благовещенска содержится ходатайство о рассмотрении дела в отсутствие ее представителя. При данных обстоятельствах, на основании статьи 150, части 5 статьи 213 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации (далее - КАС

РФ) административное дело рассмотрено в отсутствие неявившихся лиц.

В судебном заседании, состоявшемся 2 июня 2025 г., ИП Юденюк А.А. пояснил, что с установленным тарифом не согласен, иную позицию по делу не высказал.

Представитель заинтересованного лица администрации г. Благовещенска Разумец Р.А. в письменном отзыве указала, что предельные уровни регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области должны устанавливаться в соответствии с Правилами № 149 от 22 марта 2012 г.

Выслушав пояснения лиц, участвующих в деле, заключение прокурора, полагавшего, что нормативный правовой акт в оспариваемой части подлежит признанию недействующим, исследовав материалы настоящего административного дела, суд приходит к следующим выводам.

При рассмотрении административного дела об оспаривании нормативного правового акта суд проверяет законность положений нормативного правового акта, которые оспариваются. При проверке законности этих положений суд не связан основаниями и доводами, содержащимися в административном исковом заявлении о признании нормативного правового акта недействующим, и выясняет обстоятельства, указанные в части 8 статьи 213 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации, в полном объеме.

Как установлено судом и следует из материалов административного дела, ООО «ПТК» осуществляет регулярные перевозки пассажиров по муниципальным маршрутам г. Благовещенска (№ 44/44А «мкр Тепличный - мкр Тепличный», рейс по маршруту - 26 км, № 36 (О) «Перинатальный центр - Первомайская», рейс по маршруту в одну сторону - 14,7 км (муниципальные контракты от 29 июня 2023 г. № 2023.0284, от 30 июня 2023 г. № 2023.0320, дополнительные соглашения к ним).

ИП Гедзерук Г.А. осуществляет регулярные перевозки пассажиров по муниципальному маршруту г. Благовещенска - №22/28 «Шафира - Шафира», рейс по маршруту № 22 - 21 км, рейс по маршруту № 28 - 20,8 км (муниципальный контракт от 19 июня 2023 г. № 2023.0314, дополнительное соглашение к нему).

ИП Юденюк А.А. осуществляет регулярные перевозки пассажиров по муниципальному маршруту г. Благовещенска - № 12 «Торговый порт - Плодопитомник», рейс по маршруту в одну сторону - 14,5 км (муниципальный контракт № 2023.0032 от 28 марта 2023 г., дополнительное соглашение к нему).

14 августа 2024 г. ИП Юденюк А.А., 19 августа 2024 г. ООО «ПТК» и ИП Гедзерук Г.А. обратились в управление государственного регулирования цен и тарифов по Амурской области с заявлениями об установлении предельных уровней тарифов на перевозку пассажиров и багажа по

городским маршрутам регулярных перевозок г. Благовещенска на 2025 г., к которым были приложены документы, подтверждающие расходы перевозчиков по соответствующим маршрутам.

Специалистами тарифного органа проведена экспертиза представленных обосновывающих материалов, подготовлены заключения, согласно которым предельный максимальный уровень регулируемого тарифа на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом общего пользования по муниципальным маршрутам регулярных перевозок г. Благовещенска определен Управлением в размере 42.00 руб. за 1 перевезенного пассажира. Рост к действующему тарифу составил 110,5%.

Приказом Управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области от 16 декабря 2024 г. № 156-пр/п «Об установлении предельных максимальных уровней регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год» установлены и введены в действие с 1 января 2025 г. предельные максимальные уровни регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год согласно приложению к настоящему приказу.

В п/п 1 таблицы приложения к названному приказу «Предельные максимальные уровни регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год» по муниципальному образованию г. Благовещенск (кроме муниципальных перевозчиков) тариф установлен в размере 42 руб. за 1 перевезенного пассажира.

Приказом Управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области от 9 января 2025 г. № 1-пр/п «О внесении изменений в приказы управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области» в таблице приложения слова «муниципальных перевозчиков» заменены словами «ООО «Автоколонна 1275».

В соответствии со статьей 46 Конституции Российской Федерации каждому гарантируется судебная защита его прав и свобод (часть 1); решения и действия (или бездействие) органов государственной власти, органов местного самоуправления, общественных объединений и должностных лиц могут быть обжалованы в суд (часть 2).

Исходя из взаимосвязанных положений статей 17 (часть 2), 18, 21 и 45 (часть 2) Конституции Российской Федерации государство, реализуя утверждаемый Конституцией Российской Федерации приоритет личности и ее прав, обязано охранять достоинство личности во всех сферах, а гражданин и организация вправе защищать свои права и свободы всеми не запрещенными законом способами, из чего следует, что право на судебную

защиту выступает гарантией в отношении всех других конституционных прав и свобод, а его нормативное содержание включает право обжалования принятых органами государственной власти, должностными лицами решений, причем такое обжалование может преследовать не только индивидуальный (частный) интерес, связанный с восстановлением нарушенных прав, но и публичный интерес, направленный на поддержание законности и конституционного правопорядка.

Конкретизируя приведенные положения Конституции Российской Федерации, часть первая статьи 208 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации (далее - КАС РФ) предусматривает, что с административным иском заявлением о признании нормативного правового акта не действующим полностью или в части вправе обратиться лица, в отношении которых применен этот акт, а также лица, которые являются субъектами отношений, регулируемых оспариваемым нормативным правовым актом, если они полагают, что этим актом нарушены или нарушаются их права, свободы и законные интересы.

Таким образом, поскольку ООО «ПТК» и ИП Гедзерук Г.А. являются субъектами отношений, регулируемых оспариваемым положением нормативного правового акта, они вправе обратиться в суд с настоящими административными исковыми заявлениями.

Согласно пункту 17 части 1 статьи 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» (далее - Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ) регулярными перевозками по регулируемым тарифам являются регулярные 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.

Частью 1 статьи 14 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ предусмотрено, что в целях обеспечения доступности транспортных услуг для населения уполномоченные исполнительные органы субъектов Российской Федерации, уполномоченные органы местного самоуправления устанавливают муниципальные маршруты регулярных перевозок, межмуниципальные маршруты регулярных перевозок, смежные межрегиональные маршруты регулярных перевозок для осуществления регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

В соответствии с частями 1 и 2 статьи 15 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ регулируемые тарифы на перевозки по муниципальным маршрутам регулярных перевозок устанавливаются органом государственной власти субъекта Российской Федерации, если иное не

установлено законом данного субъекта Российской Федерации. Регулируемые тарифы на перевозки по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок в границах субъекта Российской Федерации устанавливаются органом государственной власти данного субъекта Российской Федерации.

Согласно статье 4 Закона Амурской области от 5 февраля 2016 г. № 645-ОЗ «О полномочиях органов государственной власти Амурской области в сфере организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории Амурской области» исполнительный орган Амурской области, уполномоченный на осуществление функций по организации регулярных перевозок, осуществляет полномочия, определенные Федеральным законом «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» и нормативными правовыми актами области.

Исполнительный орган Амурской области, уполномоченный в сфере государственного регулирования цен и тарифов на продукцию (товары, услуги), подлежащую государственному регулированию, устанавливает регулируемые тарифы на перевозки по муниципальным, межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок (статья 5).

В соответствии с пунктом 3.34 Положения об управлении государственного регулирования цен и тарифов Амурской области, утвержденного постановлением Губернатора Амурской области от 22 декабря 2008 г. № 491 (с последующими изменениями) (далее - Положение), Управление устанавливает предельные максимальные уровни регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок области.

Согласно пунктам 5.1, 5.6 Положения, для определения основных направлений деятельности управления и принятия решений в сфере государственного регулирования цен и тарифов образуется коллегиальный орган - Правление в количестве не более 9 человек; Правление считается правомочным, если в заседании Правления (в рассмотрении дела) участвовало более половины членов Правления.

Из материалов административного дела следует, что приказы Управления от 16 декабря 2024 г. № 156-пр/п, от 9 января 2025 г. № 1-пр/п обладают признаками нормативного правового акта, приняты управлением государственного регулирования цен и тарифов Амурской области в пределах компетенции и с соблюдением установленного порядка, кворума членов Правления, подписаны уполномоченным должностным лицом, 18 декабря 2024 г. и 13 января 2025 г. опубликованы на официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>.

Таким образом, порядок принятия нормативного правового акта, положение которого оспаривается, регулирующим органом соблюден.

Введенные в действие распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2013 г. № НА-37-р Методические рекомендации 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.

Постановлением Правительства Амурской области от 22 марта 2012 г. № 149 утверждены Правила регулирования тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, осуществляемым по регулируемым тарифам, на территории Амурской области.

Согласно пункту 3 Правил № 149 от 22 марта 2012 г. перевозчики при расчете с пассажирами применяют тарифы, не превышающие предельные максимальные уровни регулируемых тарифов, установленные регулирующим органом в соответствии с настоящими Правилами. Для удобства денежного обращения стоимость проезда пассажиров округляется до целых рублей. При этом сумма менее 0,5 рубля не учитывается, сумма 0,5 рубля и более увеличивается до целых рублей.

Пунктом 19 Правил предусмотрено, что методами регулирования тарифов и их предельных уровней являются: 1) метод экономически обоснованных расходов (затрат), при использовании которого тарифы на перевозки рассчитываются как частное от деления расчетного объема необходимой валовой выручки на прогнозный объем оказания услуг по перевозке в очередном периоде регулирования в соответствии с разделом VI настоящих Правил;

2) метод индексации, при использовании которого осуществляется индексация (на индексы изменения цен, рекомендованные Министерством экономического развития Российской Федерации) статей затрат, предусмотренных в ранее установленных предельных уровнях тарифов, или документально подтвержденных фактических затрат за соответствующий период регулирования.

Выбор метода регулирования тарифов на перевозки осуществляется регулирующим органом (пункт 20).

В случае избрания для расчета и утверждения тарифа метода экономически обоснованных расходов (затрат) регулирующий орган проводит экспертизу обоснованности объемов осуществляемых перевозок и затрат, предлагаемых для включения в необходимую валовую выручку перевозчика.

По результатам указанной экспертизы регулирующий орган подготавливает заключение, содержащее характеристику расходов, включаемых в необходимую валовую выручку перевозчика, величину и причины их отклонения от сумм, предложенных перевозчиком (пункт 32).

В соответствии с пунктом 16 Правил регулиującym органом устанавливаются предельные уровни тарифов в отношении перевозок пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным (городским, сельским) маршрутам - за одного перевезенного пассажира.

Согласно пункту 17 Правил, в редакции, действующей по состоянию на 16 декабря 2024 г. и 9 января 2025 г., регулиującym органом устанавливаются предельные уровни тарифов, действующие на территории муниципального образования, в том числе дифференцированные по муниципальным (городским, сельским), пригородным, районным и межмуниципальным маршрутам или категориям транспортных средств, осуществляющих перевозки на территории муниципального образования.

В соответствии с пунктом 18 Правил, в редакции, действующей до вступления в силу постановления Правительства Амурской области от 26 февраля 2025 г. № 129, дифференциация предельных уровней тарифов, перечисленных в пункте 17 настоящих Правил, осуществляется исходя из имеющихся различий (в том числе по себестоимости) в условиях осуществления перевозок в зависимости от протяженности и (или) видов маршрутов, категорий транспортных средств или иных факторов.

Как следует из материалов административного дела, экспертных заключений, общий объем необходимой валовой выручки (далее - НВВ) на регулируемый период по результатам рассмотрения тарифной заявки ООО «ПТК» Управлением определен в размере 199 627, 90 тыс. руб., количество перевезенных пассажиров - 4 798,67 тыс.чел. Регулируемый тариф на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок г. Благовещенска на 2025 год составил 41,60 руб. за 1 перевезенного пассажира.

Общий объем НВВ на регулируемый период по результатам рассмотрения тарифной заявки ИП Гедзерук Г.А. Управлением определен в размере 107 840,15 тыс. руб., количество перевезенных пассажиров - 2 611,37 тыс.чел. Регулируемый тариф на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок г. Благовещенска на 2025 год составил 41,30 руб. за 1 перевезенного пассажира.

Общий объем НВВ на регулируемый период по результатам рассмотрения тарифной заявки ИП Юденюк А.А. Управлением определен в размере 73268,35 тыс.руб., количество перевезенных пассажиров - 1 774,16 тыс.чел. Регулируемый тариф на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных

перевозок г. Благовещенска на 2025 год составил 41,30 руб. за 1 перевезенного пассажира.

Соответственно, Управлением по результатам рассмотрения тарифных заявок ООО «ПТК», ИП Гедзерук Г.А., ИП Юденок А.А., проведенных экспертиз, был принят предельный максимальный уровень регулируемого тарифа на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным (городским) маршрутам регулярных перевозок г. Благовещенска (кроме муниципальных перевозчиков) в размере 42 руб. за 1 перевезенного пассажира.

Позицию представителей ООО «ПТК» и представителя ИП Гедзерук Г.А. о том, что Управление обязано было произвести дифференциацию тарифов по перевозчикам, суд находит несостоятельной, поскольку дифференциация тарифов производится по видам перевозок и (или) имеющимся различиям в себестоимости, что по результатам проведенных экспертиз установлено не было.

По мнению административных истцов ООО «ПТК» и ИП Гедзерук Г.А. регулирующим органом по статье затрат «Топливо и смазочные материалы» неверно определена плановая цена на дизельное топливо на 2025 г.

В соответствии с подпунктом 1 пункта 1 Правил № 149 от 22 марта 2012 г. для автомобильного транспорта расходы на материалы, топливо и электрическую энергию включают в себя - расходы на топливо и материалы (масла и смазки), рассчитанные в соответствии с распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 14 марта 2008 г. № АМ-23-р «О введении в действие методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», руководствами по эксплуатации транспортных средств, составленными заводами-изготовителями, а также исходя из фактически сложившихся на рынке цен на топливо и материалы, скорректированных на индекс роста цен, определенный Министерством экономического развития Российской Федерации.

Из материалов административного дела следует, что по статье «Топливо и смазочные материалы» Управлением определены затраты перевозчика ООО «ПТК» в размере 49 743,74 тыс.руб., в том числе на дизельное топливо - 49 104,49 тыс.руб. исходя из объема топлива 657,80 тыс.руб. и цены топлива 74,65 руб/л.; на смазочные материалы - 639, 25 тыс.руб., согласно предложению перевозчика на 2025 г., скорректированного им 15 ноября 2024 г. (расчет от ООО «ПТК» в Управление поступил по электронной почте). В пояснительной записке ООО «ПТК» первоначально заявлялось о цене на топливо - 73,48 руб/л.

Расход дизельного топлива для ООО «ПТК» регулирующим органом рассчитан исходя из фактического расхода топлива в I полугодии 2024 г. (314,24 тыс. л), фактического пробега в I полугодии 2024 г. (1 161,78 тыс. км), скорректированного на плановый пробег на 2025 г. (2 499,58 тыс. км), что не

превышает базовых норм расхода топлива и надбавок (работа в зимнее время года в размере 15%, технологические остановки - 10%, за работу в городах с населением от 100 до 250 тыс. чел. - 10%) в соответствии с методическими рекомендациями «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», введенными в действие распоряжением Минтранса России от 14 марта 2008 г. № АМ-23-р и норм, установленных приказом ООО «ПТК» от 31 июня 2023 г. № 1 Т06/23 «Об установлении норм расхода ГСМ».

Цена дизельного топлива для ООО «ПТК» - 74,65 руб/л определена регулирующим органом исходя из предложения перевозчика, что не превышает средней цены на дизельное топливо за одиннадцать месяцев 2024 г. согласно данным Амурстата, с учетом индекса роста цен на производство нефтепродуктов 2025/2024 - 1,06, рекомендованного Минэкономразвития России.

По результатам корректировки расходов ГСМ расходы ООО «ПТК» по данной статье увеличены Управлением на 688,30 тыс. руб.

Из материалов административного дела следует, что перевозчиком ИП Гедзерук Г.А. были заявлены затраты по статье «Топливо и смазочные материалы» 24 538,03 тыс.руб., в том числе дизельное топливо - 24 345,33 тыс.руб (73,28 руб/л), смазочные материалы - 192,70 тыс.руб.

Управлением затраты ИП Гедзерук Г.А. по данной статье определены в сумме 24 229,46 тыс.руб., в том числе на дизельное топливо - 24 036,76 тыс.руб., исходя из объема топлива 328,01 тыс. л и цены - 73,28 руб/л; на спецжидкости и смазочные материалы - 192,70 тыс.руб., согласно предложению перевозчика, что не превышает нормативных затрат.

Регулирующим органом расход топлива рассчитан исходя из фактических данных перевозчика за I полугодие 2024 г., индексов цен за июнь-сентябрь 2024 г. согласно данным Амурстата (индексы применены Управлением в связи с отсутствием счетов за июль-сентябрь 2024 г.) и дополнительно представленных перевозчиком чеков за октябрь-декабрь 2024 г. Среднегодовая цена дизельного топлива за 2024 г. составила 69,39 руб./л. С применением индекса роста цен на нефтепродукты, плановая цена дизельного топлива на 2025 г. составила 73,55 руб./л.

Поскольку ИП Гедзерук Г.А. затраты по данной статье определены исходя из цены дизельного топлива 73,28 руб./л, Управлением обоснованно было принято предложение перевозчика.

Доводы административного истца ООО «ПТК» о том, что на момент рассмотрения и утверждения тарифов (16 декабря 2024 г.) цена, по которой Обществом приобреталось топливо, составляет 73,25 л, а цена на топливо, которое установлено заводом изготовителем, составляет 74,62 л, рост цен на топливо составил 10%, следовательно, размер на топливо подлежит установлению 80 руб./л, а также доводы административного истца ИП Гедзерук Г.А. о том, что на момент рассмотрения тарифной заявки

фактическая цена дизельного топлива составляла 77,64 руб./л, суд находит несостоятельными. В ходе рассмотрения тарифной заявки ни ООО «ПТК», ни ИП Гедзерук Г.А. в указанной части тарифные заявки не уточнялись, скорректированный в названной части расчет цены дизельного топлива от перевозчиков не поступал. При этом Управлением приняты величины заявленные перевозчиками ООО «ПТК» и ИП Гедзерук Г.А.

Обращения ИП Гедзерук Г.А. от 11 ноября 2024 г., 12 декабря 2024 г., в которых сообщалось о росте цен на дизельное топливо, расчет цены дизельного топлива не содержат, соответственно, они правомерно не были расценены Управлением как уточнение тарифной заявки. Кроме того, документов, подтверждающих рост цен на дизельное топливо по г. Благовещенску, от ИП Гедзерук Г.А. не поступало. Им были представлены чеки по г. Белогорску.

Обращение ИП Гедзерук Г.А. от 19 декабря 2024 г., на которое ссылается представитель административного истца, касается возражений относительно заключения об установлении предельного максимального уровня регулируемого тарифа по г. Белогорску, а не г. Благовещенску, и направлено регулирующему органу после 16 декабря 2024 г.

Таким образом, принятые регулирующим органом затраты перевозчиков по статье «Топливо и смазочные материалы», определённые исходя из цены дизельного топлива 74,65 руб./л для ООО «ПТК» и 73,28 руб./л для ИП Гедзерук Г.А., тарифному законодательству не противоречат.

Из доводов административного истца ИП Гедзерук Г.А. следует, что численность водителей, принятая регулирующим органом 19,2 ед., вместо заявленных 28 ед., не соответствует требованиям трудового законодательства, в частности нормальной продолжительности рабочего времени водителя, которая не может превышать 40 часов в неделю (статья 91 Трудового кодекса Российской Федерации, пункт 5 Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей, утв. Приказом Минтранса России от 16 октября 2020 г. № 424), и не позволяет выполнить условия муниципального контракта.

Из материалов административного дела следует, что по статье «Фонд оплаты труда» затраты перевозчиком ИП Гедзерук Г.А. рассчитаны в размере 13 255,20 тыс.руб. исходя из среднегодовой численности водителей 28 ед. и среднемесячной заработной платы - 39 450 руб. При этом расчет численности водителей, в том числе со ссылкой на статью 91 Трудового кодекса Российской Федерации, ИП Гедзерук Г.А. в материалы тарифного дела представлен не был.

В качестве обоснования затрат ИП Гедзерук Г.А. представлен трудовой договор с иностранным гражданином от 2 февраля 2024 г. 0/н (с оплатой труда 39 450 руб. исходя из оклада 26 300 руб., районного коэффициента к заработной плате 20% и надбавки к заработной плате рабочих и служащих за непрерывный стаж работы на предприятиях, расположенных в южных

районах Дальнего Востока - 30 %). Дополнительно ИП Гедзерук Г.А. представлены 11 лицевых счетов водителей за январь-ноябрь 2024 г., форма «Расчет страховых взносов» за 9 месяцев 2024 г.

Штатное расписание и иные документы (положение об оплате труда, коллективный договор и т.д.) ИП Гедзерук Г.А. представлены не были. Кроме того, в заявлении от 31 октября 2024 г. ИП Гедзерук Г.А. указал на отсутствие штатного расписания.

Из позиции стороны административного истца ИП Гедзерук Г.А. в судебном заседании следует, что численность водителей 28 ед. перевозчиком рассчитана исходя из 2 ед. водителей на каждый выход автобусов (14 выходов).

Нормативная численность водителей не утверждена.

В соответствии с пунктом 46 Правил № 149 от 22 марта 2012 г. затраты на оплату труда включают в себя затраты на оплату труда водителей и кондукторов, занятых на соответствующих маршрутах. Затраты на оплату труда складываются исходя из нормативной численности и среднемесячной заработной платы, исчисленной на основании тарифных ставок, доплат, премий, в соответствии с установленной для перевозчика системой оплаты труда, сложившейся согласно отраслевым тарифным соглашениям, коллективным договором перевозчика и (или) заключенным перевозчиком трудовым договорам, с учетом фактического объема фонда оплаты труда данных категорий сотрудников, сложившегося в отчетном периоде регулирования, и индекса потребительских цен, установленного Министерством экономического развития Российской Федерации.

Согласно пункту 43 Правил № 149 от 22 марта 2012 г. нормативные затраты по перевозке пассажиров определяются по каждому виду маршрутов. При отсутствии нормативов по отдельным статьям расходов расчеты производятся исходя из: договоров, заключенных перевозчиком по результатам проведения торгов или по иным основаниям, предусмотренным законодательством Российской Федерации; иных фактических данных деятельности перевозчика за отчетный период регулирования; цен и тарифов, регулируемых государством; фактически складывающегося уровня цен (тарифов) на соответствующие виды товаров (услуг); индексов изменения уровня цен, рекомендованных Министерством экономического развития Российской Федерации.

Из материалов административного дела следует, что поскольку расчет планируемой численности водителей перевозчиком представлен не был, Управление руководствовалось фактическими показателями деятельности перевозчика (в том числе за 2023 и 2024 г.), что соответствует пункту 43 Правил № 149 от 22 марта 2012 г.

Из калькуляции тарифа на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальному маршруту регулярных перевозок № 22/28 г. Благовещенка, подписанной ИП Гедзерук Г.А., следует,

что за отчетный период 2023 г. (с 10 июля 2023 г.) фактический фонд оплаты труда водителей составил 1 526,54 тыс. руб., численность водителей 13 ед., среднемесячная заработная плата 29 356,54 руб. За I полугодие 2024 г. фактический фонд оплаты труда водителей составил 2 029,62 тыс. руб., численность водителей 9 ед., среднемесячная заработная плата 37 585,56 руб.

При расчете фонда оплаты труда исходя из фактических расходов перевозчика за отчетный период (2023 г.), с учетом корректировки на изменение объема выполненных рейсов и индексов потребительских цен 2024 г./2023 г. - 1,08 и 2025 г./2024 г. - 1,058, рекомендованных Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на 2025 г. и на плановый период 2026 и 2027 гг. (от 30 сентября 2024 г.), фонд оплаты труда составляет 4 057,88 тыс. руб. (1 526,54 тыс. руб./21 102,5 рейсов*49 092,50 рейсов*1,08*1,058).

Рассчитанная ИП Гедзерук Г.А. на 2025 г. численность водителей (28 ед.) превышает более чем в 2 раза фактическую численность за II полугодие 2023 г. и в 3 раза фактическую численность за I полугодие 2024 г.

За отчетный период 2023 г. (с 10 июля 2023 г.) численностью водителей 13 ед., более чем в 2 раза ниже по сравнению с расчетной численностью, заявленной перевозчиком на 2025 г., выполнено 86 % от запланированных рейсов на 2025 г. В I полугодии 2024 г. численностью водителей в 3 раза ниже рассчитанной перевозчиком на 2025 г. выполнено 79,4 % от запланированных рейсов на 2025 г. в годовом выражении.

Регулирующий орган, проанализировав II полугодие 2023 г. и I полугодие 2024 г., пришел к выводу, что выплачиваемая водителям зарплата не содержит стимулирующих и компенсационных выплат, связанных со сверхурочной работой.

В соответствии с требованиями пунктов 43, 46 Правил № 149 от 22 марта 2012 г., которым при определении затрат на оплату труда, учитывается, в том числе фактический объем фонда оплаты труда, Управлением обоснованно фонд оплаты труда водителей определен исходя из численности водителей 19,2 ед. и средней заработной платы 39 450 руб. При этом среднемесячная заработная плата водителей принята регулирующим органом в размере 39 450 руб. согласно предложению перевозчика исходя из представленных документов (11 лицевых счетов водителей за январь-ноябрь 2024 г., занятых на маршрутах г. Благовещенска, расчета страховых взносов за 9 месяцев 2024 г.).

Численность водителей (19,2 ед.) Управлением определена исходя из номинальной потребности для выполнения условий муниципального контракта (14 выходов в день, 2 ед. резерв) с применением коэффициента невыходов 1,2.

Коэффициент невыхода регулирующим органом рассчитан исходя из количества ежегодного основного оплачиваемого отпуска - 28 календарных дней (статья 115 Трудового кодекса Российской Федерации), ежегодного

дополнительного отпуска - 8 календарных дней (статья 14 Закона Российской Федерации от 19 февраля 1993 г. № 4520-1 «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях») и количества рабочих дней в 2025 г. - 247 дней.

С учетом изложенного, по указанной статье затрат нарушение тарифного законодательства судом не усматривается.

Штатное расписание ИП Гедзерук Г.А. № 10 от 16 декабря 2024 г. судом не может быть принято во внимание, поскольку в материалы тарифного дела перевозчиком оно представлено не было.

Из доводов административного истца ООО «ПТК» следует, что по статье «Ремонт и техническое обслуживание транспортных средств» регулирующим органом необоснованно снижены затраты на 8 006,75 тыс.руб.

Согласно материалам административного дела, по статье «Ремонт и техническое обслуживание транспортных средств» ООО «ПТК» заявлены затраты в сумме 23296,16 тыс.руб., в том числе на запасные части и материалы - 3759,02 тыс. руб., на услуги сторонних организаций - 19537,15 тыс. руб.

В качестве обоснования затрат ООО «ПТК» представлены: договор на комплексное обслуживание транспортных средств (13 ед.) от 1 августа 2023 г. № Т023/07 с ИП Супруном Л.Н. с приложением № 1 «Перечень транспортных средств»; договор комплексного обслуживания, диагностики и ремонта транспортных средств (20 ед.) от 1 апреля 2024 г. № 01/04/2024 с ИП Чернышук С.В. с приложением № 1 «Перечень транспортных средств»; счета на оплату ИП Супруна Л.Н. за январь-август 2024 года; оборотно-сальдовые ведомости и карточки по счету 26 за 2023 г. и I полугодие 2024 г.

Регулирующим органом сумма снижена на 8006,75 тыс. руб., затраты по данной статье определены в сумме 15289,42 тыс.руб, в том числе на приобретение запасных частей и материалов - 5845,16 тыс.руб. исходя из расходов, рассчитанных согласно указанию Минавтотранса РСФСР от 30 мая 1984 г. № 60-ц «О нормах затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей и автобусов» (и изменениями - письмо Минавтотранса РСФСР от 6 декабря 1988 г. № 91-ц), с применением индекса потребительских цен (сентябрь 2024 г./март 1991 г.) по данным Амурстата, а также с учетом индекса цен промышленной продукции (для расчета расходов на материалы) 2025-/2024 - 1,051 и индекса цен производства готовых металлических изделий (для расчета расходов на запасные части) 2025-2024 - 1,051, рекомендованных Минэкономразвития России в прогнозе;

На услуги сторонних организаций - 9 444,25 тыс. руб., согласно нормативным расходам, рассчитанным согласно указанию Минавтотранса РСФСР от 30 мая 1984 г. № 60-ц «О нормах затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей и автобусов» (и изменениями - письмо Минавтотранса РСФСР от 6 декабря 1988 г. № 91-ц), с применением

индекса потребительских цен (сентябрь 2024/март 1991 гг.) по данным Амурстата, а также с учетом индекса потребительских цен (для расчета фонда оплаты труда) 2025/2024 - 1,058, рекомендованных Минэкономразвития России в прогнозе.

В соответствии с пунктом 50 Правил от 22 марта 2012 г. № 149 расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств (далее соответственно - обслуживание и ремонт) планируются исходя из затрат на формирование фонда оплаты труда ремонтного персонала, затрат на приобретение материалов, запасных частей, нормативного пробега транспортного средства и рыночных цен, установленных поставщиками продукции, исходя из анализа конъюнктуры рынков идентичной продукции и фактических отпускных цен производителей продукции, с учетом положений учетной политики перевозчика.

Затраты на обслуживание и ремонт определяются в соответствии с законодательством Российской Федерации и (или) руководствами производителей по эксплуатации транспортных средств (в части периодичности замены комплектующих и проведения ремонтов) и сложившейся на рынке стоимости необходимых запасных частей и материалов, скорректированных на индекс роста цен, определенный Министерством экономического развития Российской Федерации.

Нормативная численность ремонтных рабочих на обслуживание и ремонт определяется исходя из норм трудоемкости по всем видам обслуживания согласно письму Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 6 декабря 1988 г. № 91-ц «О нормах трудовых затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей и автобусов», с учетом фактически сложившегося объема работ по обслуживанию и ремонту за предыдущие периоды регулирования.

Из доводов представителей административного ответчика Управления следует, что ООО «ПТК» не были представлены расчет затрат на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств согласно разделу 8 приложения № 1 Правил «Расчет затрат на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств», приложения, являющиеся неотъемлемой частью договора, заключенного с ИП Супруном Л.Н. от 1 августа 2023 г. № ТО23/07: № 2 «Виды, объем, характер работ, их стоимость с учетом запасных частей и расходных материалов», № 3 «Перечень работ планового технического обслуживания ПАЗ Vector NEXT, акты выполненных работ, счета за техническое обслуживание, акты выполненных работ по договору с ИП Чернышук С.В. от 1 января 2024 г. № 01/04/2024. Информация о ценах, установленных на основании договоров, заключенных в результате проведения конкурсов, торгов, аукционов и иных закупочных процедур, обеспечивающих целевое и эффективное расходование денежных средств. В разногласиях от 13 декабря 2024 г. к проекту экспертного заключения по установлению тарифов на 2025 г. ООО «ПТК» утверждает, что договоры с

ИП Супруном Л.Н. от 1 августа 2023 г. № ТО23/07 и Чернышук С.В. от 1 января 2024 № 01/04/2024 заключены по итогам изучения рынка данных услуг и имеют самые приемлемые расценки на услуги. Однако документальных результатов данного изучения представлено не было. Также не представлено документальное подтверждение указанных в разногласиях фактических расходов на техническое обслуживание и ремонт за 8 месяцев 2024 г. по ИП Чернышук С.В. в сумме 10 104 тыс.руб. и за 11 месяцев 2024 г. по ИП Супруну Л.Н. в сумме 10 705 тыс.руб. и скорректированный расчет тарифа.

Фактические расходы на техническое обслуживание и ремонт автобусов по договору с ИП Чернышук С.В. за 3 месяца 2024 г. составили 3 816,97 тыс.руб. (согласно карточке счета 26 за 6 месяцев 2024 г.), по договору с ИП Супруном Л.Н. за 8 месяцев 2024 г. - 7 833,31 тыс. руб. (согласно представленным счетам за январь-август 2024 г.).

Суд соглашается с доводами Управления о том, что из представленных счетов за техническое обслуживание и ремонт ИП Супруна Л.Н. невозможно выделить расходы непосредственно на запасные части и расходные материалы, трудовые затраты на проведение ремонтных работ. В отсутствие приложений к договору №№ 2, 3 от 1 августа 2023 г. № ТО23/07, провести полноценный анализ стоимости и видов проводимого технического обслуживания и их обоснованности не представляется возможным. В указанных счетах не представляется возможным идентифицировать, в отношении каких транспортных средств оказывались услуги по текущему ремонту (на балансе перевозчика помимо автобусов, задействованных на регулируемых пассажирских перевозках, находятся еще 7 транспортных средств, используемых для оказания сторонних транспортных услуг). В договорах и счетах присутствуют услуги, которые не относятся к статье «Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств», в частности услуга ежедневного предрейсового и послерейсового технического осмотра и диагностики транспортного средства, которая учитывается в составе статьи «Прочие расходы» (общая сумма данных расходов за 8 месяцев 2024 г. составила 858,03 тыс. руб.). По ИП Чернышук С.В. выделить из общей суммы расходов на техническое обслуживание и ремонт расходы на ежедневный предрейсовый и послерейсовый осмотр не представляется возможным, ввиду отсутствия счетов, заказ-нарядов и актов выполненных работ.

Таким образом, представленные документы в рамках тарифного дела, не позволяли регулирующему органу учесть затраты ООО «ПТК» по статье «Ремонт и техническое обслуживание транспортных средств» в заявленном размере.

Представленные административным истцом ООО «ПТК» в рамках настоящего административного дела акты выполненных работ, услуг за 2024 г. (ИП Супрун Л.Н., ИП Чернышук С.В.), судом не могут быть приняты во

внимание, поскольку непосредственно в материалы тарифного дела они не предоставлялись.

Пункт 27 Правил № 149 от 22 марта 2012 г., предусматривающий право органа регулирования запроса у перевозчика дополнительных материалов, является не обязанностью регулирующего органа, а относится к его дискреционным полномочиям, которые могут быть реализованы при наличии соответствующей необходимости.

При этом именно перевозчик, являясь субъектом коммерческой деятельности и профессиональным участником рынка, должен быть заинтересован в проявлении собственной инициативы по представлению обосновывающих материалов для установления тарифа, достаточного для осуществления своей деятельности.

В этой связи законодательством на него возложена обязанность предоставления соответствующего комплекта документов, содержащего необходимые и достаточные сведения для установления нужного тарифа.

Неисполнение данной обязанности имеет неблагоприятные последствия в виде риска принятия регулирующим органом решения без учета всех, в том числе объективно существующих, обстоятельств.

Вместе с тем, Управлением по статье «Ремонт и техническое обслуживание транспортных средств» затраты определены в сумме 15 289,42 тыс.руб. исходя из нормативных расходов на ремонт и техническое обслуживание, предусмотренных указанием Минавтотранса РСФСР от 30 мая 1984 г. № 60-ц «О нормах затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей и автобусов» (с изменениями - письмо Минавтотранса РСФСР от 6 декабря 1988 г. № 91-ц), приведенных к расходам на 2024 г. с помощью индексов потребительских цен по данным Амурстата за период с марта 1991 г. по сентябрь 2024 г., и индекса цен промышленной продукции (для расчета расходов на материалы) 2025/2024 гг. - 1,051, индекса цен производства готовых металлических изделий (для расчета расходов на запасные части) 2025/2024 гг.-1,051, индекса потребительских цен (для расчета фонда оплаты труда) 2025/2024 гг. - 1,058, рекомендованных Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на 2025 г. и на плановый период 2026 и 2027 гг. (по состоянию на 30 сентября 2024 г.).

В сравнительном анализе регулирующим органом приняты автобус ZHONG TONG LCK и автобус ЛиАЗ-677, автобус ПАЗ Vector NEXT и автобус ПАЗ-3201, которые аналогичны только по пассажироместности и по размеру, без учета их технических характеристик.

Действительно, согласно пунктам 2 и 3 Норм затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей и автобусов (для целей планирования), утв. указанием Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 30 мая 1984 г. № 60-ц, для автобусов отечественного производства, не указанных в нормах, разрешается применять нормы затрат, установленные

для автомобилей соответствующей пассажироместимости. Для марок иностранного производства, не указанных в настоящих нормах, следует применять коэффициент 1,5 к нормам, указанным для автомобилей отечественного производства соответствующей пассажироместимости.

Однако указание Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 30 мая 1984 г. № 60-ц «О нормах затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей и автобусов» признано недействующим на территории Российской Федерации приказом Минтранса России от 30 апреля 2020 г. № 161.

Письмо Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 6 декабря 1988 г. N 91-ц «О нормах трудовых затрат на техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей и автобусов» признано недействующим на территории Российской Федерации приказом Минтранса России от 4 декабря 2020 г. № 541.

При таких обстоятельствах, произведенный Управлением расчет по статье «Ремонт и техническое обслуживание транспортных средств», с использованием указания Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 30 мая 1984 г. № 60-ц с изменениями - письмо Министерства автомобильного транспорта РСФСР от 6 декабря 1988 г. № 91-ц, не может быть признан экономически обоснованным, поскольку основан на недействующих нормативах.

По мнению административного истца ООО «ПТК» по статье «Аренда (лизинг) транспортных средств» затраты перевозчика подлежали принятию регулирующим органом в полном объеме.

Из материалов административного дела следует, что по статье «Аренда «лизинг» транспортах средств» затраты ООО «ПТК» планируются в размере 52 567,23 тыс.руб. В качестве обоснования представлены:

- договор аренды, заключенный с ИП Супруном Л.Н. от 1 июля 2023 г. № 10Т/6/23 на автобусы ПАЗ Vector NEXТ (320415-04) в количестве 8 ед., стоимость аренды за 1 транспортное средство составляет 165,00 тыс.руб. в месяц;

- договоры аренды (сублизинга), заключенные с ИП Супруном Л.Н. от 1 сентября 2023 г. № 203Т/8/23 (1 автобус ПАЗ Vector NEXТ (320415-0)), от 1 июля 2023 г. № 101Т/7/23 (1 автобус ПАЗ Vector NEXТ (320415-0)), стоимость аренды составляет 165,00 тыс.руб. в месяц за 1 транспортное средство;

- договоры аренды (сублизинга), заключенные с ИП Черемисиной О.Г. от 1 апреля 2024 г. № 203Т/4/24, № 204Т/4/24, на 2 автобуса ПАЗ Vector NEXТ (320415-0), стоимость аренды по каждому договору составляет 150,00 тыс.руб. в месяц.

Довод представителей административного истца ООО «ПТК» о том, что заявленная сумма по статье затрат «Аренда «лизинг» транспортных средств»

в соответствии с пунктом 52 Правил не подлежала корректировке, должна быть учтена в полном объеме, суд находит несостоятельным.

Расчеты расходов, составляющих размер арендной платы, счета фактуры, акты выполненных работ и платежные поручения ООО «ПТК» в материалы тарифного дела представлены не были.

Кроме этого, в материалы тарифного дела ООО «ПТК» были приложены отдельные 10 договоров на аренду транспортных средств, в которых указаны те же самые транспортные средства, что и в договоре аренды 1 июля 2023 г. № 10Т/6/23, в договоре аренды (сублизинга) от 1 июля 2023 г. № 101Т/7/23 с ИП Супруном Л.Н за разными номерами с аналогичной датой. Арендная плата по каждому договору составляла 140,00 тыс.руб. в месяц.

С учетом несоответствия представленных договоров, регулирующим органом обосновано были поставлены под сомнения достоверность представленных данных и расчет плановых расходов по данной статье.

Исходя из дополнительно представленных перевозчиком договоров лизинга, кредитования, графика платежей, в расчет тарифа Управлением включены затраты на арендную плату в размере 21 638,20 тыс.руб., а именно:

- плата по договору аренды с ИП Супруном Л.Н. от 1 июля 2023 г. № 10Т/6/23 - 13 354,30 тыс.руб. (в части платежей по договорам кредитования с ПАО Сбербанк России на 2025 год - 139 107,25 руб. в месяц одно транспортное средство);

- плата по договору аренды (сублизинга) с ИП Супруном Л.Н. от 1 июля 2023 г. № 101Т/7/23 - 3 228,07 тыс.руб. (в части платежей по договорам лизинга от 21 марта 2023 г. № 14839/2023 и № 14840/2023 с ООО «Каркадэ» - 134 503,02 руб. в месяц, по каждому договору);

- плата по договору аренды (сублизинга) с ИП Супруном Л.Н от 1 сентября 2023 г. № 203Т/8/23 - 1 685,28 тыс.руб. (в части платежей по договору лизинга от 7 апреля 2023 г. № ДЛ-144533-23 с ООО «Газпром Автолизинг» - 140 439,82 руб. в месяц);

- плата по договорам аренды (сублизинга) с ИП Черемисной О.Г. от 1 апреля 2024 г. № 203Т/4/24, № 204Т/4/24 - 70,56 тыс. руб. (в части платежей по договорам лизинга от 7 апреля 2023 г. № ДЛ-144532-23 и от 10 августа 2023 г. № ДЛ-144531-23 с ООО «Газпром Автолизинг» - 140 439,82 руб. в месяц по каждому договору).

В результате корректировки расходы по данной статье снижены Управлением на 30 929,03 тыс.руб.

Согласно пункту 52 Правил № 149 от 22 марта 2012 г. к прочим прямым расходам относятся статьи затрат, которые непосредственно связаны с обеспечением перевозок, но не отнесены ни к одной из ранее перечисленных, в том числе расходы на аренду транспортных средств.

Ни Правила № 149 от 22 марта 2012 г., ни Методические рекомендации, принятые Распоряжением Минтранса России от 18 апреля 2013 г. № НА-37-р,

не содержат прямого указания на порядок формирования расходов по статье «Аренда (лизинг) транспортных средств».

В приложении № 5 Методических рекомендаций значится лишь, что в статью «Накладные расходы» входят следующие виды расходов из перечня прочих расходов по обычным видам деятельности, перечисленные в Инструкции по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте, утвержденной приказом Минтранса России от 24 июня 2003 г. № 153, в том числе: арендные (лизинговые) платежи за арендуемое (принятое в лизинг) имущество. В случае если имущество, полученное по договору лизинга, учитывается у лизингополучателя, арендные (лизинговые) платежи признаются расходом за вычетом сумм начисленной по этому имуществу амортизации (пункт 2.1).

Между тем, к одному из основных принципов регулирования цен (тарифов) в целях обеспечения доступности транспортных услуг для населения относится достижение баланса экономических интересов перевозчиков и потребителей их услуг, которому корреспондирует принцип обеспечения экономической обоснованности затрат перевозчика по указанному виду деятельности.

Соответственно расходы на арендную плату транспортных средств должны определяться регулирующим органом в размере, не превышающем экономически обоснованный размер такой платы.

Основами ценообразования в сфере водоснабжения и водоотведения, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 мая 2013 г. № 406 (пункт 44), основами ценообразования в сфере теплоснабжения, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 октября 2012 г. № 1075 (пункт 45), основами ценообразования в области регулируемых цен (тарифов) в электроэнергетике, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2011 г. № 1178 (пункт 28), определено, что расходы на аренду определяются органом регулирования исходя из принципа возмещения арендодателю амортизации, налогов на имущество и землю и других установленных законодательством Российской Федерации обязательных платежей, связанных с владением имуществом, переданным в аренду.

Основами ценообразования в области обращения с твердыми коммунальными отходами, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2016 г., определено, что расходы на арендную плату и лизинговые платежи в отношении транспортных средств, используемых для транспортирования твердых коммунальных отходов, определяются исходя из принципа возмещения арендодателю или лизингодателю амортизации, налогов на имущество и других обязательных платежей собственника передаваемого в аренду или лизинг имущества, связанных с владением указанным имуществом (экономически обоснованный размер арендной платы или лизингового платежа не может превышать

размер, установленный в конкурсной документации или документации об аукционе, если арендная плата или лизинговый платеж являлись критерием конкурса или аукциона на заключение соответствующего договора) (при учете расходов на лизинговые платежи учитывается также доход лизингодателя, начисляемый в течение срока действия договора лизинга исходя из остаточной стоимости объекта и ставки процента, указанной в заключенном договоре, но не превышающей ключевую ставку Центрального банка Российской Федерации, действующую на дату заключения договора лизинга, увеличенную на 4 процентных пункта) (пункты 34, 35, 90(1)).

Установление регулирующим органом экономически обоснованных расходов не противоречит положениям Гражданского кодекса Российской Федерации об аренде и статьям 421 и 424 данного Кодекса, поскольку не ограничивает заключение перевозчиками с собственниками договоров аренды и определение сторонами такого договора размера платы за пользование и владение имуществом. Исполнение арендатором обязательств по оплате арендных платежей, не обеспеченных компенсацией включенных в необходимую валовую выручку, относится к рискам, связанным с осуществлением лицом предпринимательской деятельности, определение понятия которой содержится в пункте 2 статьи 2 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Положения статей 421 и 424 Гражданского кодекса Российской Федерации предоставляют сторонам договора аренды возможность определить с учетом принципа экономически обоснованных расходов размер арендной платы, наиболее отвечающей интересам сторон.

Соответственно, при определении расходов по статье «Аренда «лизинг» транспортных средств» регулирующим органом обоснованно не была принята заявленная ООО «ПТК» сумма, поскольку перевозчиком расчет, из чего сложилась, указанная сумма, с подтверждающими этому документы, представлены не были.

Представленные ООО «ПТК» в рамках настоящего административного дела акты приема-передачи транспортных средств, акты выполненных услуг, платёжные поручения, подтверждающие оплату по договорам аренды, дополнительные соглашения от 1 июля 2023 г. о расторжении договор аренды транспортных средств от 1 июля 2023 г., расчет (обоснование) стоимости арендной платы, подписанный ИП Супрун Л.Н., судом не могут быть приняты во внимание, поскольку в материалы тарифного дела указанные документы не предоставлялись.

В то же время регулирующим органом приняты в расчет лизинговые платежи.

Лизинговые платежи регулирующим органом были учтены по данной статье затрат у всех перевозчиков, помимо ООО «ПТК», также у ИП Гедзерук Г.А. (договор лизинга от 20 января 2023 г. № 61/903/23, заключенный с ООО «Тайм-Лизинг», дополнительные соглашения к нему) и ИП Юденюк А.А.

(договоры субаренды транспортных средств без экипажа от 28 марта 2023 г. № АЛ 224564/01-23 ЧЛБ и № АЛ 224564/02-23 ЧЛБ, договор субаренды транспортного средства без экипажа от 28 марта 2023 г. № 2, договор сублизинга транспортного средства от 1 августа 2023 г. № 4, договоры лизинга от 24 марта 2023 г. № ОВ/Ф-276960-01-01, № ОВ/Ф-276960-02-01, № ОВ/Ф-276960-03-01, № ОВ/Ф-276960-04-01, № ОВ/Ф-276960-05-01).

В соответствии со статьей 28 Федерального закона от 29 октября 1998 г. № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)» под лизинговыми платежами понимается общая сумма платежей по договору лизинга за весь срок действия договора лизинга, в которую входит возмещение затрат лизингодателя, связанных с приобретением и передачей предмета лизинга лизингополучателю, возмещение затрат, связанных с оказанием других предусмотренных договором лизинга услуг, а также доход лизингодателя. В общую сумму договора лизинга может включаться выкупная цена предмета лизинга, если договором лизинга предусмотрен переход права собственности на предмет лизинга к лизингополучателю.

Между тем, из материалов административного дела не усматривается, что учтенные органом регулирования в отношении всех перевозчиков - ООО «ПТК», ИП Гедзерук Г.А., ИП Юденюк А.А. лизинговые платежи за 2025 г. по представленным ими договорам соответствуют принципу экономически обоснованных расходов. Какого-либо обоснования в указанной части регулирующим органом в экспертных заключениях не приведено, анализ в части лизинговых платежей и соответствия их требованию экономической обоснованности отсутствует.

Соответственно принятые регулирующим органом затраты в указанной части не могут быть признаны экономически обоснованными.

Административные истцы ООО «ПТК» и ИП Гедзерук Г.А. также не соглашаются с определенным регулирующим органом уровнем рентабельности.

В соответствии с пунктом 55 Правил № 149 от 22 марта 2012 г. расчет прибыли производится по следующим составляющим с обоснованием заявляемого размера: капитальные вложения (реконструкция, модернизация, развитие), реализация которых предполагает экономический эффект, превышающий соответствующие затраты;

выплата дивидендов и других доходов из прибыли после уплаты налогов;

взносы в уставные (складочные) капиталы организаций;

уплата процентов и иные расходы по кредитам, привлеченным для осуществления капитальных вложений и пополнения оборотного капитала (за исключением расходов, относимых на уменьшение базы налога на прибыль);

прочие экономически обоснованные расходы, относимые на прибыль после налогообложения, включая затраты перевозчиков, на предоставление

работникам льгот, гарантий и компенсаций в соответствии с отраслевыми тарифными соглашениями (коллективными договорами);
налоги (по видам налогов).

Согласно пункту 56 Правил № 149 от 22 марта 2012 г. при определении необходимой валовой выручки перевозчика уровень рентабельности, рассчитанный по формуле 8 на основании планируемой к получению

$$R_{пер} = \frac{Пр}{ПС} \times 100\% \quad (8),$$

прибыли, не должен превышать 15 процентов:

где: $R_{пер}$ - рентабельность перевозчика; Пр - прибыль перевозчика; ПС - полная себестоимость перевозки пассажиров.

Соответственно, с целью установления экономического обоснованного размера тарифа все составляющие тарифа, включая размер прибыли, должны обосноваться перевозчиками с точки зрения их экономической целесообразности.

Согласно пояснительной записке ООО «ПТК» рентабельность на 2025 г. им заявлена 15% от себестоимости со ссылкой на ключевую ставку Центрального Банка России на 18 июля 2024 г. - 18%.

Между тем, ООО «ПТК» тарифному органу не было представлено обоснования плановой прибыли в размере 15% от себестоимости. Ссылка на ключевую ставку Центрального банка России на 18 июля 2024 г., Правилам № 149 от 22 марта 2012 г. не соответствует.

В отсутствие в расчетных материалах ООО «ПТК» экономического обоснования заявленного размера прибыли на 2025 г., Управлением прибыль на регулируемый период определена в размере 15 317,09 тыс. руб. (или 8,3% от себестоимости), в том числе: 2 878,67 тыс. руб. - на уплату налога при применении упрощенной системы налогообложения (на 2025 г. ставка 3%, согласно Закону Амурской области 3 апреля 2020 г. № 492-ОЗ «Об установлении налоговых ставок по налогу, взимаемому в связи с применением упрощенной системы налогообложения, в зависимости от категорий налогоплательщиков», с уменьшением на 50% на уплаченные страховые взносы); 10 595,31 тыс. руб. - инвестиционная составляющая (на выплату процентов в соответствии с графиком платежей по кредитному договору от 10 апреля 2023 г., цель - приобретение транспортных средств/спецтехники); 1 843,11 тыс. руб. - на прочие цели (капитальные вложения, модернизация оборудования, создание резервов).

Довод ООО «ПТК» о том, что в проекте экспертного заключения, представленного для ознакомления ООО «ПТК», рентабельность составляла 12,6% от себестоимости, тогда как в экспертном заключении она снижена до 8,3% от себестоимости, о нарушении тарифного законодательства не свидетельствует.

Как следует из пояснений представителей Управления, проекта экспертного заключения и самого экспертного заключения, прибыль на

прочие цели в размере 10 750,85 тыс.руб. вместе с остальной прибылью от округления тарифа до целых рублей должны были компенсировать расходы ООО «ПТК» от аренды автобусов, обоснованную в части лизинговых и кредитных платежей. По результатам обсуждения разногласий по проекту заключения с перевозчиком, Управлением было принято решение учесть расходы на аренду автобусов в части подтвержденных арендодателями лизинговых и кредитных платежей в составе себестоимости путем переноса ранее предусмотренной прибыли в размере 10 750,85 тыс. руб. в статью «Аренда «лизинг» транспортных средств», дополнительно учесть размер прибыли на прочие цели на минимальном уровне в размере 1% в связи с отсутствием экономического обоснования по данной статье расходов.

Согласно пояснительной записке ИП Гедзерук Г.А. заявлена рентабельность в размер 8%, со ссылкой на оплату налога УСН (6%), НДС (5%) и оплату первоочередных расходов. Прибыль перевозчиком планируется в размере 8 474,02 тыс.руб.

Регулирующим органом прибыль ИП Гедзерук Г.А. на регулируемый период определена в размере 6 787,65 тыс. руб. или 7% от себестоимостям, в том числе: 1 640,80 тыс. руб. - на уплату налога при применении упрощенной системы налогообложения (на 2025 г. ставка 3%, согласно Закону Амурской области 3 апреля 2020 г. № 492-ОЗ «Об установлении налоговых ставок по налогу, взимаемому в связи с применением упрощенной системы налогообложения, в зависимости от категорий налогоплательщиков», с уменьшением на 50% на уплаченные страховые взносы); 94,22 тыс.руб. - на прочие цели (уплата фиксированных взносов ИП), исходя из общей суммы платежей (354,55 тыс.руб.) и процента отнесения на перевозки по г. Благовещенску (26,58 %), согласно распределению ОХР; 5 052,63 тыс.руб. - на прочие цели (для закупки, модернизации оборудования, внеплановые ремонты, создание резервов), что соответствует пункту 55 Правил № 149 от 22 марта 2012 г. и не противоречит пункту 56 названных Правил.

Методические рекомендации, принятые Распоряжением Минтранса России от 18 апреля 2013 г. № НА-37-р, применению не подлежат, поскольку прибыль и рентабельность урегулированы Правилами № 149 от 22 марта 2012 г.

Таким образом, по статье «Рентабельность», вопреки утверждению административных истцов, нарушение тарифного законодательства судом не усматривается.

На основании изложенного, суд приходит к выводу, что в ходе рассмотрения настоящего административного дела нашло свое подтверждения нарушение Управлением тарифного законодательства в части определения расходов по статье «Ремонт и техническое обслуживание транспортных средств» по перевозчику ООО «ПТК» и статье «Аренда «лизинг» транспорта средств» по всем перевозчикам, что повлекло установление экономически необоснованных тарифов.

Согласно пункту 1 части 2 статьи 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.

В резолютивной части решения суда по административному делу об оспаривании нормативного правового акта должны содержаться указание на удовлетворение административного иска полностью или в части и на признание оспариваемого нормативного правового акта не действующим полностью или в части со дня вступления решения суда в законную силу или с иной определенной судом даты либо указание на отказ в удовлетворении административного иска с приведением полного наименования оспариваемого нормативного правового акта, его номера, даты принятия и наименования органа или должностного лица, его издавших или принявших (пункт 1 часть 4).

Поскольку в ходе рассмотрения настоящего административного требования нашло свое подтверждение нарушение тарифного законодательства при установлении предельного максимального уровня регулируемого тарифа на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок г. Благовещенска (кроме ООО «Автоколонна 1275») в размере 42 рублей за одного перевезенного пассажира, соответственно административные иски требования ООО «Пассажирская транспортная компания», индивидуального предпринимателя Гедзерук Г.А. подлежат удовлетворению в части признания не действующим приказа управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области от 16 декабря 2024 г. № 156-пр/п «Об установлении предельных максимальных уровней регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 г.», в редакции приказа Управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области от 9 января 2025 г. № 1-пр/п, в части указанного в п/п 1 таблицы приложения к настоящему Приказу предельного максимального уровня регулируемого тарифа на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год, по муниципальному образованию г. Благовещенск (кроме ООО «Автоколонна 1275») в размере 42 рублей.

Принимая во внимание, что оспариваемое положение нормативного правового акта имеет ограниченный срок действия, признание его не действующими с момента вступления в силу решения суда не достигнет цели

восстановления нарушенных прав и законных интересов заинтересованного круга лиц, то приведенное положение приказа подлежит признанию не действующими с со дня принятия нормативного правового акта.

Административным истцом ООО «ПТК» заявлено административное исковое требование о возложении обязанности на Управление устранить нарушения прав и законных интересов ООО «ПТК» путём пересчёта предельных (максимальных) тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок для обслуживаемых ООО «ПТК» маршрутов на период с 1 января по 31 декабря 2025 г.

Административным истцом ИП Гедзерук Г.А. также заявлены административные иски о возложении обязанности на Управление устранить нарушения прав и законных интересов путем пересчета предельных максимальных уровней регулируемых тарифов на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, установленных для обслуживаемых ИП Гедзерук Г.А. маршрутов на период с 1 января по 31 декабря 2025 г., с учетом предоставленных для изучения судом расчетов/обоснований; принятии нового нормативного правового акта, заменяющий признанное не действующим положение нормативного правового акта, устанавливающей предельные максимальные уровни регулируемых тарифов для ИП Гедзерук Г.А., осуществляющего регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по регулируемым тарифам по муниципальному автобусному маршруту №22/28 «Шафира - Шафира».

Между тем, основания для установления дифференцированных тарифов урегулированы Правилами № 149 от 22 марта 2012 г. и суд не вправе подменять уполномоченный орган в решении вопроса об установлении тарифов. В отношении ИП Гедзерук Г.А. необходимо также отменить, что, несмотря на то, что в соответствии с пунктом 1 части 2 статьи 215 КАС РФ его требование о признании недействующим приказа в оспариваемой им части удовлетворено, представленные им расчеты и обоснования не нашли своего подтверждения в ходе рассмотрения дела.

Статья 216 КАС РФ определяет последствия признания нормативного правового акта не действующим полностью или в части. Часть 4 данной статьи предусматривает полномочие суда в случае, если в связи с признанием судом нормативного правового акта не действующим полностью или в части выявлена недостаточная правовая урегулированность административных и иных публичных правоотношений, которая может повлечь за собой нарушение прав, свобод и законных интересов неопределенного круга лиц, возложить на орган государственной власти, орган местного самоуправления, иной орган, уполномоченную организацию или должностное лицо, принявшие оспариваемый нормативный правовой акт, обязанность принять

новый нормативный правовой акт, заменяющий нормативный правовой акт, признанный не действующим полностью или в части.

Учитывая изложенное, на Управление подлежит возложению обязанность принять новый нормативный правовой акт, заменяющий признанный недействующим приказ управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области от 16 декабря 2024 г. № 156-пр/п «Об установлении предельных максимальных уровней регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 г.», в редакции приказа Управления от 9 января 2025 г. № 1-пр/п, в части указанного в п/п 1 таблицы приложения к настоящему Приказу предельного максимального уровня регулируемого тарифа на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год по муниципальному образованию г. Благовещенск (кроме ООО «Автоколонна 1275») в размере 42 рублей в течение двух месяцев со дня вступления настоящего решения суда в законную силу. Данный срок с учетом обстоятельств дела, по мнению суда, является разумным.

Исходя из части 4 статьи 215 КАС РФ сообщение о настоящем решении суда в течение одного месяца со дня его вступления в законную силу подлежит опубликованию на официальном интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru>.

Руководствуясь статьями 175-180, 215 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации, суд

Р Е Ш И Л :

Административные исковые требования ООО «Пассажирская транспортная компания», индивидуального предпринимателя Гедзерук Г.А. удовлетворить частично.

Признать не действующим со дня принятия приказ управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области от 16 декабря 2024 г. № 156-пр/п «Об установлении предельных максимальных уровней регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 г.», в редакции приказа управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области от 9 января 2025 г. № 1-пр/п, в части указанного в п/п 1 таблицы приложения к настоящему Приказу предельного максимального уровня регулируемого тарифа на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год, по

муниципальному образованию г. Благовещенск (кроме ООО «Автоколонна 1275») в размере 42 рублей.

Возложить на управление государственного регулирования цен и тарифов Амурской области обязанность в течение двух месяцев со дня вступления настоящего решения суда в законную силу принять новый нормативный правовой акт, заменяющий признанный не действующим приказ управления государственного регулирования цен и тарифов Амурской области от 16 декабря 2024 г. № 156-пр/п «Об установлении предельных максимальных уровней регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 г.», в редакции приказа Управления от 9 января 2025 г. № 1-пр/п, в части указанного в п/п 1 таблицы приложения к настоящему Приказу предельного максимального уровня регулируемого тарифа на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок Амурской области на 2025 год по муниципальному образованию г. Благовещенск (кроме ООО «Автоколонна 1275») в размере 42 рублей.

В удовлетворении административных исковых требований ООО «Пассажирская транспортная компания», индивидуального предпринимателя Гедзерук Г.А. в остальной части отказать.

Сообщение о настоящем решении суда в течение одного месяца со дня его вступления в законную силу подлежит опубликованию на официальном интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru>.

Настоящее решение может быть обжаловано в апелляционном порядке в Пятый апелляционный суд общей юрисдикции (630005, г. Новосибирск, ул. Ломоносова, д.57а) через суд первой инстанции, то есть через Амурский областной суд в течение месяца со дня принятия решения в окончательной форме.

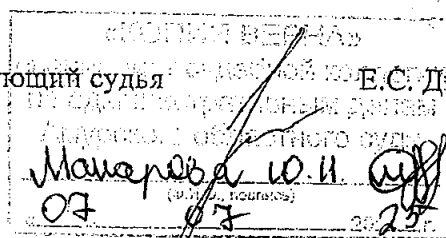
Председательствующий



Е.С. Диких

Решение в окончательной форме принято 2 июля 2025 г.

Председательствующий судья Е.С. Диких



«КОПИЯ ВЕРНА»
 Судья Амурского областного суда
 Е.С. Диких