

УИД 44OS0000-01-2025-000038-24
Дело № 66а-22/2026 (66а-2604/2025)

АПЕЛЛЯЦИОННОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ

город Москва

13 января 2026 года

Судебная коллегия по административным делам Первого апелляционного суда общей юрисдикции в составе:

председательствующего Селиверстовой И.В.,

судей Васильевой Т.И., Овсянкиной Н.В.,

при секретаре Семушкине В.К.,

рассмотрела в открытом судебном заседании с использованием системы видеоконференц-связи административное дело № 3а-32/2025 по административному исковому заявлению Владимирского открытого акционерного общества «Промжелдортранс» к Департаменту государственного регулирования цен и тарифов Костромской области о признании недействующим постановления от 18 сентября 2024 года № 24/169 «О внесении изменений в постановление департамента государственного регулирования цен и тарифов Костромской области от 12 июля 2019 года № 19/84»,

по апелляционной жалобе Владимирского открытого акционерного общества «Промжелдортранс» на решение Костромского областного суда от 18 сентября 2025 года, которым административный иск оставлен без удовлетворения,

Заслушав доклад судьи судебной коллегии по административным делам Первого апелляционного суда общей юрисдикции Овсянкиной Н.В., пояснения представителей административного истца Морозовой О.Ю., Груздевой Е.Ю., Крылосова В.И., поддержавших доводы апелляционной жалобы и дополнений к ней, возражения представителей административного ответчика Ворониной Ю.В., Маракулиной И.А., Макшановой Т.В., заключение прокурора Генеральной прокуратуры РФ Вдовичева Ю.В., указавшего на наличие оснований для отмены состоявшегося по делу решения, судебная коллегия по административным делам Первого апелляционного суда общей юрисдикции,

установила:

постановлением Департамента государственного регулирования цен и тарифов Костромской области от 12 июля 2019 года № 19/84 «Об установлении предельных максимальных тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях Владимирским открытым акционерным обществом «Промжелдортранс» на территории Костромской области» в редакции постановлений Департамента государственного регулирования цен и тарифов Костромской области от 17

ноября 2022 года № 22/246, от 25 октября 2023 года № 23/217, от 18 сентября 2024 года № 24/169 (далее - Постановление) установлены:

- предельный максимальный тариф за транспортировку 1 тонны груза на подъездных железнодорожных путях Владимирского открытого акционерного общества «Промжелдортранс» на территории Костромской области в размере 196,35 рублей (без НДС);

- предельный максимальный тариф за 1 час работы локомотива на подъездных железнодорожных путях Владимирского открытого акционерного общества «Промжелдортранс» на территории Костромской области в размере 7 071,94 рублей (без НДС).

Последняя редакция постановления опубликована на официальном портале правовой информации Костромской области: www.adm44.ru, 20 сентября 2024 года.

Владимирское открытое акционерное общество «Промжелдортранс» (далее также – ОАО «Владпромжелдортранс», Общество, Предприятие) обратилось в суд с административным иском о признании недействующим постановления от 18 сентября 2024 года № 24/169 «О внесении изменений в постановление департамента государственного регулирования цен и тарифов Костромской области от 12 июля 2019 года № 19/84», как не соответствующего требованиям Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и распоряжения Министерства транспорта Российской Федерации от 20 декабря 2001 года № АН-104-р, которым утверждены Методические рекомендации по формированию тарифов и сборов на работы и услуги, выполняемые промышленным железнодорожным транспортом.

В обоснование заявленных требований административный истец указал, что в целях проверки экономической обоснованности установленных тарифов обратился в экспертную организацию ООО «ИнвестКонсалт», которая в своем заключении выявила допущенные тарифным органом нарушения, в частности некорректное определение планового объема транспортировки грузов и планового объема маневровых работ, некорректный учет: расходов на оплату услуг основного персонала и производной статьи отчисления от фонда оплаты труда (ФОТ); расходов на топливо и горюче-смазочные материалы; расходов на оплату электро- и тепло- энергии; расходов на запасные части и материалы для текущего содержания тепловозов, машин и оборудования; расходов на текущее содержание железнодорожного подъездного пути; прочих производственных расходов; амортизации основных фондов. Также административным ответчиком были допущены неточности при расчете общехозяйственных расходов на 2024 год: на оплату труда инженерно-технических работников (ИТР) и младшего обслуживающего персонала (МОП); отчисления от фонда оплаты труда (ФОТ); инструменты, хозяйственный инвентарь, прочие материалы и др.; содержание аппарата управления предприятия; водоснабжение, водоотведение.; услуги связи; расходы на охрану, подписку, почтовые расходы, программное обеспечение.

страхование автомобилей, вывоз мусора; использование инфраструктуры ОАО «РЖД; медосмотры, подготовка кадров; ремонт компьютера и плановый текущий ремонт административного здания и бытового помещения в административном здании; электроэнергия.

Административный истец полагал, что принятая Департаментом государственного регулирования цен и тарифов Костромской области сумма общехозяйственных расходов не является экономически обоснованной, а установление тарифов на уровне ниже экономически обоснованных привело к тому, что размер недополученной необходимой валовой выручки составил 8,83 млн. руб. (21,63 %), что нарушает права административного истца на получение прибыли от предпринимательской деятельности, поскольку утвержденный административным ответчиком тариф не обеспечивает безубыточность деятельности ОАО «Владпромжелдортранс» и влечет снижение расчетного уровня рентабельности до нуля, что может привести в конечном итоге хозяйствующий субъект к банкротству.

Решением Костромского областного суда от 18 сентября 2025 года административный иск оставлен без удовлетворения.

Не согласившись с постановленным по делу решением, административный истец обратился в судебную коллегия по административным делам Первого апелляционного суда общей юрисдикции с апелляционной жалобой, в которой просит отменить состоявшееся по делу решение, указывая на то, что оно постановлено с существенным нарушением норм материального и процессуального права. Доводы жалобы в целом повторяют позицию административного истца в суде первой инстанции и основаны на выводах экспертного заключения ООО «ИнвестКонсалт».

В частности, апеллиант отмечает, что судом не дана оценка доводам иска о противоречии оспариваемого нормативного правового акта Федеральному закону от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и распоряжению Министерства транспорта Российской Федерации от 20 декабря 2001 года № АН-104-р.

Административный истец указывает, что выводы суда о факультативном характере Методических рекомендаций являются необоснованными, поскольку суд не учел, что иного документа, в рамках которого устанавливаются правила расчета тарифов, в Костромской области не имеется, а возможность установления тарифа исключительно на усмотрение тарифного органа не предусмотрена действующим законодательством.

По мнению административного истца, судом неправомерно не приняты доводы, касающиеся некорректного определения расходов на оплату труда основного персонала, которые были определены в тарифной заявке с учетом индексации и Положения о премировании при условии достижения планового уровня рентабельности предприятия и производных от данной статьи расходов на отчисления по ФОТ исходя из фактического процента страховых взносов.

Также без должной оценки суда первой инстанции оставлена такая статья расходов как электро- и теплоэнергия (топливные гранулы и пеллеты), запчасти и материалы для текущего содержания тепловозов, машин и оборудования, текущее содержание железнодорожного подъездного пути, оплата труда ИТР и МОП с учетом отчислений от ФОТ, инструменты, хозяйственный инвентарь, прочие материалы, электроматериалы, канцтовары, строительные материалы, прочие расходы, дератизация, содержание управления ОАО «Владпромжелдортранс», водоснабжение и водоотведение, услуги связи, расходы на охрану, подписку, почтовые расходы, программное обеспечение, страхование автомобилей, вывоз мусора, использование инфраструктуры ОАО «РЖД», медосмотры, подготовка кадров, электроэнергия.

Апеллянт указывает, что суд неправомерно перекладывает вину установления тарифа на административного истца, указывая, что невключение отдельных затрат предприятия в НВВ вызвано непредставлением обосновывающих данные расходы документов самой регулируемой организацией, в то время как оценки представленных административным истцом обосновывающих тарифную заявку документам обжалуемое решение не содержит.

Судом не учтено, что заработная плата в 2023 году выплачивалась работникам филиала без премиальной составляющей ввиду работы с убытком и была существенно ниже среднемесячной заработной платы по региону, а в НВВ расходы на заработную плату заложены по факту 2023 года, что нельзя признать обоснованным. Также в нарушение действующего законодательства регулятором были уменьшены расходы на запчасти и ремонты тепловозов и подъездных путей, так как, работая с убытком, предприятие не имело возможности вкладывать средства в ремонт в необходимом нормативном размере.

Тарифным органом при определении оспариваемых тарифов не была учтена динамика ежегодного уменьшения объема транспортировки грузов, что повлекло объективное уменьшение выручки, поскольку заложенные регулятором объемы перевозки грузов и маневровой работы не будут выполнены, а, следовательно, предприятие не сможет получить плановую НВВ, так как предложенный тарифным органом объем регулируемых работ на 2024 год объективно недостижим.

Просил отменить решение и принять новый судебный акт, которым удовлетворить заявленные требования.

В дополнениях к апелляционной жалобе от 26 декабря 2025 года ее податель указывает на несостоятельность выводов суда о возможности неприменения при регулировании спорных правоотношений Методических рекомендаций Министерства транспорта Российской Федерации в отсутствие регионального нормативного правового акта.

Обращает внимание на отсутствие выводов суда относительно некорректного определения объема оказываемой услуги в натуральном выражении через количество месяцев в году.

Апеллянт указывает, что по существу расходы по всем статьям расходов были установлены произвольно, без учета фактических затрат административного истца.

Отмечает, что судом не приняты и не оценены доводы относительно контрагента ООО «Старт», договор с которым был заключен еще в 2019 году и который имеет тариф на 3% ниже максимального предельного тарифа, установленного Департаментом в целях компенсации затрат на ремонт подъездного пути.

В дополнениях к апелляционной жалобе от 12 января 2026 года административный истец указывает на необходимость разработки регионального нормативного правового акта, регулирующего порядок и правила расчета тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях необщего пользования организациями промышленного железнодорожного транспорта.

Анализируя сложившийся фактический объем перевозок за 2024 год и 2025 год, податель жалобы отмечает, что убыток предприятия в 2024 году составил 2 655 249,72 руб., а ожидаемый по результатам 2025 года при имеющемся уровне тарифа убыток составит 4 580 265,12 руб.

Апеллянт ссылался на то, что им в состав тарифной заявки при обосновании испрашиваемого тарифа на уровне 247,17 руб. были включены минимальные, безотлагательные работы, поскольку в случае включения всех нормативных ремонтов путей и подвижного состава тариф составил бы 468,71 руб.

Относительно доводов, изложенных в апелляционной жалобе, Департаментом государственного регулирования цен и тарифов Костромской области и участвующим в деле прокурором были представлены возражения об их необоснованности и законности судебного решения.

Лица, участвующие в деле, о времени и месте рассмотрения апелляционной жалобы извещены своевременно и в надлежащей форме. В судебное заседание представитель заинтересованного лица ФАС России не явился, о причинах неявки не сообщил, ходатайств об отложении судебного разбирательства не заявлял. Судебная коллегия рассмотрела дело при сложившейся явке участвующих в деле лиц.

Исследовав материалы дела, оценив имеющиеся в деле доказательства, обсудив доводы апелляционной жалобы и возражений на нее, заслушав объяснения явившихся по делу лиц, заключение участвующего в деле прокурора, проверив законность и обоснованность решения суда первой инстанции в соответствии со статьей 308 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации (далее - КАС РФ), судебная коллегия приходит к следующему.

Суд первой инстанции верно исходил из того, что оспариваемый нормативный правовой акт принят уполномоченным органом с соблюдением требований, предъявляемых к его форме и виду, опубликован в установленном порядке и по данным основаниям не оспаривается.

В соответствии со статьями 1, 2 Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее - Федеральный закон № 17-ФЗ) железнодорожный транспорт в Российской Федерации состоит из железнодорожного транспорта общего пользования (работы на железнодорожных путях общего пользования), железнодорожного транспорта необщего пользования (работы на железнодорожных подъездных путях), а также технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций.

Под железнодорожными путями необщего пользования понимаются железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд.

Пунктом 1 статьи 8 Федерального закона № 17-ФЗ предусмотрено, что тарифы, сборы и плата, связанные с выполнением в местах общего пользования работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, устанавливаются в соответствии с Федеральным законом от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (далее - Федеральный закон № 147-ФЗ) и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. Указанные тарифы, сборы и плата устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей на железнодорожном транспорте. Тарифы, сборы и плата, связанные с выполнением в местах необщего пользования работ (услуг), относящихся к сфере естественной монополии, устанавливаются в соответствии с Федеральным законом № 147-ФЗ и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Статья 4 Федерального закона № 147-ФЗ содержит перечень видов деятельности, относящихся к естественно-монопольным, согласно которому железнодорожные перевозки отнесены к сферам деятельности субъектов естественных монополий.

На основании статьи 16 Федерального закона № 17-ФЗ железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения и устройства должны обеспечивать маневровую и сортировочную работу в соответствии с объемом перевозок, ритмичную погрузку и выгрузку грузов, а также рациональное использование железнодорожного подвижного

состава и его сохранность. Конструкция и состояние сооружений и устройств, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, должны соответствовать строительным нормам и правилам и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, предназначенных для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования. Владелец железнодорожных путей необщего пользования обеспечивает за свой счет их содержание с соблюдением требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Согласно разъяснениям Министерства транспорта Российской Федерации от 29 февраля 2003 года № БН-5/776-Ш и Министерства экономического развития Российской Федерации от 3 июля 2003 года № 05-635 под транспортными услугами следует понимать комплекс операций, необходимых для доставки грузов, в том числе услуги, связанные с перевозкой, разгрузкой, обработкой, хранением, использованием подъездным путем, и другое. Предоставление владельцем или арендатором инфраструктуры транспортных и других предприятий (железнодорожных подъездных путей) для осуществления транспортных услуг является видом деятельности, в отношении которой применяется государственное ценовое регулирование.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 28 февраля 1995 года № 221 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 года № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» (далее - Постановление Правительства РФ № 239) 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 абзаце восьмом названного Перечня поименованы транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно-правовой формы, за исключением организаций федерального железнодорожного транспорта. При этом государственное регулирование цен (тарифов) может осуществляться путем установления как фиксированных, так и предельных цен на соответствующие услуги (пункт 7 Постановления Правительства РФ № 239).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» (далее - Постановление Правительства РФ № 643) утверждены Положение о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок и Перечень работ (услуг) субъектов

естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством.

К их числу отнесены дополнительные работы (услуги), выполняемые на железнодорожном транспорте в местах общего и необщего пользования.

В целях определения общих подходов и рекомендаций по проведению расчетов распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 20 декабря 2001 года № АН-104-р утверждены Методические рекомендации по формированию тарифов и сборов на работы и услуги, выполняемые промышленным железнодорожным транспортом (далее - Методические рекомендации), которые, как указано в преамбуле и пункте 1.1, предназначены для определения экономически обоснованных тарифов на работы и услуги, выполняемые на железнодорожных подъездных путях организациями и предприятиями промышленного железнодорожного транспорта (далее - ОПЖТ), не входящими в систему федерального железнодорожного транспорта, действующими на правах самостоятельных хозяйствующих субъектов, независимо от их юридического статуса.

В соответствии с пунктом 8 Постановления Правительства РФ № 643 органы регулирования в пределах их компетенции устанавливают правила применения тарифов, сборов и платы, порядок опубликования и введения в действие установленных тарифов, сборов и платы и правил их применения, а также внесенных в них изменений, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации или международными договорами Российской Федерации.

Суд апелляционной инстанции отмечает, что порядок определения (установления) предельно максимальных цен (тарифов) на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта независимо от организационно-правовой формы, за исключением организаций федерального железнодорожного транспорта, на территории Костромской области не определен.

Однако отсутствие необходимого нормативно-правового регулирования, в том числе методики расчета регулируемых цен (тарифов), на территории Костромской области не может рассматриваться как возможность определения размера тарифов исключительно на усмотрение тарифного органа и не предполагает произвольных действий данного органа.

При наличии неопределенности в правовом регулировании подлежат применению разработанные и утвержденные распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации Методические рекомендации № АН-104-р и федеральное законодательство, регулирующее порядок установления цен (тарифов) в других регулируемых видах деятельности (например, в отношении услуг субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок) и содержащее нормы об определении конкретных затрат.

Как следует из материалов дела, Костромской филиал административного истца ОАО «Владпромжелдортранс» на территории

Костромской области оказывает услуги на подъездных железнодорожных путях необщего пользования и в соответствии с Положением о Костромском филиале последний осуществляет следующие виды деятельности:

- перевозка грузов промышленным железнодорожным транспортом;
- погрузочно-разгрузочная деятельность на железнодорожных путях необщего пользования, также применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте;
- текущее содержание, текущий и капитальный ремонты, техническое обслуживание и эксплуатация инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте;
- транспортно-экспедиционные услуги;
- производство товаров народного потребления;
- торгово-посредническая деятельность;
- иные виды деятельности.

При этом ОАО «Владпромжелдортранс» осуществляет следующие регулируемые виды деятельности:

- транспортировка грузов промышленным железнодорожным транспортом;
- маневровая работа локомотива на подъездных железнодорожных путях необщего пользования.

Оспариваемой редакцией нормативного правового акта установлены:

- предельный максимальный тариф за транспортировку 1 тонны груза на подъездных железнодорожных путях Владимирского открытого акционерного общества «Промжелдортранс» на территории Костромской области в размере 196,35 руб. (без НДС);
- предельный максимальный тариф за 1 час работы локомотива на подъездных железнодорожных путях Владимирского открытого акционерного общества «Промжелдортранс» на территории Костромской области в размере 7 071,94 руб. (без НДС).

Как следует из материалов тарифного дела, 28 июня 2024 года административный истец обратился в Департамент государственного регулирования цен и тарифов Костромской области с заявлением об установлении тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях необщего пользования на территории Костромской области: транспортировку грузов и маневровую работу, предоставив расчеты, пояснительную записку и обосновывающие документы.

Материалы тарифной заявки свидетельствуют о том, что регулируемая организация владеет на праве собственности следующими подъездными железнодорожными путями необщего пользования:

- железнодорожные пути в первом маневровом грузовом районе общей протяженностью 5 931,86 м;
- железнодорожные пути II грузового района общей протяженностью 640,5 м;

9
X
- железнодорожные пути III грузового района общей протяженностью 10 721,1 м.

На обслуживании предприятия находятся следующие потребители тарифицируемых услуг: ООО «АУРАТ-ВВ», ИП Антипова А.А., ООО «ККЗ», ООО «УВМ Север», ООО «Кострома цемент», ООО «Металл», ООО «Экосистема», ООО «ПК Русский металл», ООО «П.М.Т.», ООО «Старт», ООО «Главснаб». С указанными юридическими лицами у регулируемой организации заключены договоры транспортного обслуживания, копии договоров и заявок на транспортировку грузов на 2024 год представлены в материалы тарифной заявки.

Приказом Департамента государственного регулирования цен и тарифов Костромской области № 229-Т от 1 июля 2024 года было открыто дело об утверждении предельных максимальных тарифов на транспортные услуги на подъездных железнодорожных путях необщего пользования.

18 сентября 2024 года на заседании правления был рассмотрен вопрос с учетом представленных регулируемой организацией к тарифной заявке обосновывающих документов и экспертизы данного тарифного предложения.

Тарифный орган пришел к выводу о том, что прямые производственные расходы по регулируемым видам деятельности пропорционально выручке составили:

- на транспортировку грузов 17 289,19 руб.;
- на маневровую работу локомотива 1 853,12 руб.

Общехозяйственные расходы были приняты в размерах:

- на транспортировку грузов 7 836,07 руб.;
- на маневровую работу локомотива 839,9 руб.

В расчет тарифа также была включена рентабельность 15 % от себестоимости 4 172,74 руб., в том числе

- на транспортировку грузов 3 849,48 руб.;
- на маневровую работу локомотива 323,16 руб.

Таким образом, для расчета тарифа тарифным органом принята НВВ в размере 31 991,02 руб., в том числе по видам деятельности:

- на транспортировку грузов 28 974,84 руб.;
- на маневровую работу локомотива 3 016,18 руб.

Объемные показатели работы приняты тарифным органом:

- на транспортировку грузов 147 567 тонн согласно форме статистической отчетности № 2-ТР (жел.) за 2023 год;
- на маневровую работу локомотива 426,50 локомотиво-часов согласно отчету предприятия по количеству отработанных локомотиво-часов в 2023 году.

К расчету тарифным органом были приняты следующие показатели по статьям затрат:

Статья НВВ	Тарифная заявка, руб.	Принято тарифным органом, руб.
Прямые производственные расходы		
Расходы на оплату труда основного персонала (ОП)	10 476,25	8 456,54
Отчисления ФОТ ОП	2 468,20	1 968,12
Топливо	4 465,68	4 422,66
Электрическая и тепловая энергия	1 314,34	1 292,07
Запчасти и материалы для текущего содержания	1 980,5	1 255,34
Текущее содержание железнодорожного подъездного пути	1 708,22	605,64
Амортизация основных фондов	548,37	546,99
Прочие производственные расходы	596,17	594,95
Общехозяйственные расходы		
Расходы на фонд оплаты труда	4 028,7	3 016,91
Отчисления на ФОТ	949,2	776,9
Расходы на содержание аппарата управления	3 506,42	3 499,24
Инструменты, хозяйинвентарь, прочие материалы, канцтовары, строительные материалы, дератизация	176,44	176,08
Расходы на ремонт техники и административного здания	124,31	19,27
Водоснабжение, водоотведение, услуги связи	131,5	130,8
Охрана, подписки, почтовые расходы, программное обеспечение	0,84	0,83
Страхование а/м, вывоз мусора	43,87	43,78
Налоги, аренда земли	417,67	417,67
Использование инфраструктуры ОАО «РЖД»	3,39	3,38
Техосмотр а/м, заправка картриджей	6,33	6,77
Медосмотр, подготовка кадров	97,06	93,32
Электроэнергия	499,48	491,02
Рентабельность		
15%	5 031,43	4 172,74

Отказывая в удовлетворении административного искового заявления, суд первой инстанции исходил из того, что рассчитанный органом регулирования тариф является экономически обоснованным и федеральному законодательству или другим нормативным правовым актам, имеющим большую юридическую силу в сфере государственного регулирования тарифов, не противоречит.

Проверяя судебный акт по доводам апелляционной жалобы и обоснованность действий тарифного органа при установлении оспариваемых тарифов, судебная коллегия учитывает что основные принципы и методы государственного регулирования тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных

перевозок определены в Положении о государственном регулировании тарифов, утвержденном Постановлением Правительства РФ № 643:

Согласно пунктам 5, 13, 17 названного Положения государственное регулирование тарифов, сборов и платы основывается, в том числе на принципе установления тарифов с учетом себестоимости и уровня рентабельности с целью обеспечения безубыточности деятельности субъектов регулирования; основным методом государственного регулирования тарифов, сборов и платы является метод экономически обоснованных затрат.

Органами регулирования может устанавливаться предельный уровень тарифов, сборов и платы в виде максимальных (минимальных) величин ценовых ставок тарифов, сборов и платы.

Минимальная величина регулируемых тарифов, сборов и платы должна обеспечивать возмещение экономически обоснованных расходов субъектов регулирования в части, зависящей от объемов выполнения работ (оказания услуг).

Разрешая требования, суд первой инстанции исходил из того, что положения Методических рекомендаций № АН-104-р не являются обязательными для применения, в связи с чем счел обоснованной позицию тарифного органа, согласно которой тарифно-балансное решение было принято регулятором на основе общих принципов тарифного регулирования в целом.

Данные выводы суда первой инстанции нельзя признать правильными.

Несмотря на общность принципов тарифного регулирования в целом, каждая его подотрасль имеет свою специфику с учетом применяемых методов регулирования и периода регулирования, в связи с чем расчет данных тарифов тарифным органом самостоятельно, способом, не позволяющим проверить его обоснованность, свидетельствует о наличии неоправданно широкой дискреции тарифного органа при установлении оспариваемых тарифов, а также о том, что тарифы являются произвольными, что противоречит принципам государственного регулирования данной сферы.

Предоставляя органам государственной власти субъектов Российской Федерации право вводить государственное регулирование цен (тарифов) на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях хозяйствующими субъектами, за исключением организаций федерального железнодорожного транспорта, федеральный законодатель на уровне федерального закона и подзаконных нормативных правовых актов не ограничил органы государственной власти субъектов Российской Федерации в выборе методов и методик расчета таких цен (тарифов), не закрепив в качестве обязательных какие-либо конкретные методы или методики.

Вместе с тем отсутствие необходимого нормативно-правового регулирования, в том числе методики расчета регулируемых цен (тарифов), на территории Костромской области не может рассматриваться как возможность определения размера тарифов исключительно на усмотрение тарифного органа и не предполагает произвольных действий данных органов.

В целях определения общих подходов и рекомендаций по проведению расчетов распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 20 декабря 2001 года № АН-104-р утверждены Методические рекомендации по формированию тарифов и сборов на работы и услуги, выполняемые промышленным железнодорожным транспортом (далее - Методические рекомендации), которые, как указано в преамбуле и пункте 1.1, предназначены для определения экономически обоснованных тарифов на работы и услуги, выполняемые на железнодорожных подъездных путях организациями и предприятиями промышленного железнодорожного транспорта (ОПЖТ), не входящими в систему федерального железнодорожного транспорта, действующими на правах самостоятельных хозяйствующих субъектов, независимо от их юридического статуса.

Из положений пункта 1.6 Методических рекомендаций следует, что расчетным периодом для определения тарифов является 1 год.

Тарифы и сборы пересматриваются по предложению регулируемой организации или исполнительных органов власти субъектов РФ в случае изменения:

- цен на материалы, запасные части, топливо и другие ресурсы, потребляемые промышленным железнодорожным транспортом для осуществления транспортировки грузов и погрузочно-разгрузочных работ;
- стоимости услуг, оказываемых ОПЖТ сторонними организациями и предприятиями;
- уровня оплаты труда (с учетом инфляционных процессов);
- налоговой политики;
- норм начислений на оплату труда;
- объемов транспортировки и погрузочно-разгрузочных работ;
- технологии выполнения работ с целью повышения качества предоставляемых услуг и др.

Согласно пунктам 1.7, 1.8 Методических рекомендаций тарифы на производство работ и оказание услуг организациями и предприятиями промышленного железнодорожного транспорта определяются по формуле, включающей затраты на производство работ (оказание услуг) за определенный период, норматив прибыли и объем работ (услуг) в соответствующих измерителях за тот же период (формула 1.1). В качестве основного метода определения затрат на период действия тарифов рекомендуется использовать нормативно-статистический метод, в соответствии с которым затраты определяются по формуле, включающей затраты за расчетный период, затраты в отчетном (базовом) периоде, изменения затрат в расчетном периоде в зависимости от объективно действующих факторов (формула 1.2).

Из положений пункта 1.9 Методических рекомендаций следует, что общая схема расчетов при установлении тарифов и сборов на промышленном железнодорожном транспорте включает в себя: прогнозирование объемов работ и услуг ОПЖТ на расчетный период; технологию выполнения работ;

определение расходов по элементам затрат; распределение затрат по видам работ; формирование тарифов по видам выполняемых работ.

При установлении регулируемых цен (тарифов) регулирующие органы принимают меры, направленные на исключение из расчетов экономически необоснованных расходов организаций, осуществляющих регулируемую деятельность. При этом выводы органа регулирования относительно исключения, снижения каких-либо затрат должны быть мотивированы.

Между тем, анализ экспертного заключения свидетельствует о том, что органом регулирования в нем указаны исключительно принятые расходы по статьям с кратким обобщенным описанием без конкретных ссылок на обосновывающие материалы, без описания анализа представленных материалов, а также без сравнительного анализа динамики расходов и величины необходимой валовой выручки (далее – НВВ) к предыдущим периодам регулирования, в связи с чем следует согласиться с доводами апелляционной жалобы о том, что вышепоименованные подпункты Методических указаний тарифным органом соблюдены не были.

В свою очередь, на регулируемой организации лежит обязанность представить обоснование того, что плановые затраты связаны с регулируемым видом деятельности и являются экономически оправданными.

Содержание административного иска и процессуальное поведение сторон в процессе рассмотрения спора по существу свидетельствует о том, что спор между регулируемой организацией и тарифным органом с учетом уточнения заявленных требований существует относительно объемных показателей работы и нескольких статей НВВ, в частности оплаты труда, запчастей и материалов для текущего содержания тепловозов и текущего содержания подъездного пути.

Основным показателем, влияющим на себестоимость работ и услуг организации промышленного железнодорожного транспорта (далее - ОПЖТ), являются объемы работ и услуг, которые должны быть выполнены в расчетном периоде, для определения величины которых необходимо обоснованное прогнозирование объемов предстоящих работ и условий их выполнения.

Из положений пункта 2.1 Методических рекомендаций следует, что при прогнозировании объемов работ на расчетный период используются:

- заявки предприятия на транспортировку грузов и погрузочно-разгрузочные работы;
- прогнозы предприятия о развитии своего производства;
- статистические данные об объемах работ за прошедшие периоды.

Тарифная заявка свидетельствует, что предприятием по Костромскому филиалу были представлены план работы локомотивов на 2024 год, плановые и фактические показатели объемов, реестр выполненных работ в 2023 году, данные по транспортировке грузов в 2023 году, реестр выполненных работ в 2024 году с января по апрель, 2-ТР (жел.) сведения о наличии железнодорожного подвижного состава за 2023 год.

Исходя из указанных выше документов регулируемой организацией заявлены следующие плановые объемы работ:

- транспортировка грузов – 140 954 тонн (по заявкам на транспортировку грузов и погрузочно-разгрузочные работы);
- маневровые работы 340,8 локомотиво-часов.

В свою очередь, Департаментом учтено:

- транспортировка грузов – 147 567 тонн (факт 2023 на основании статистической отчетности);
- маневровые работы 426,5 локомотиво-часов (факт 2023 года).

Анализ экспертного заключения свидетельствует, что регулятором не дан анализ заявок с учетом договоров транспортного обслуживания и плана работы локомотивов на 2024 год, что нельзя признать обоснованным.

Материалы тарифного дела свидетельствуют, что в отношении регулируемой организации Департаментом был применен метод экономически обоснованных расходов (затрат), при котором цены (тарифы, надбавки, наценки и др.) рассчитываются на основе размера необходимой валовой выручки регулируемой организации на каждый вид регулируемой деятельности и расчетного объема соответствующего вида регулируемой деятельности за расчетный период регулирования.

Примененный тарифным органом метод регулирования во всяком случае должен обеспечивать возмещение организации обоснованных и документально подтвержденных расходов на транспортные услуги и получение прибыли, необходимой для обеспечения средствами на развитие производственной базы и средствами для финансирования за счет прибыли расходов, необходимых для осуществления деятельности по оказанию транспортных услуг.

Следует констатировать, что неправильное определение объема услуг повлекло принятие органом регулирования необоснованных затрат, непосредственно зависящих от объема таких услуг.

Так, плановые расходы на оплату труда основного производственного персонала были заявлены организацией в размере 10 476 248,58 руб., в подтверждение указанных плановых расходов представлены: штатные расписания за 2023 и 2024 годы, приказ № 29-к от 4 апреля 2023 года об индексации заработной платы, расчет заработной платы на 2024 год, положения о премировании от 25 мая 2018 года в отношении АУП и в отношении рабочих, приказ от 3 августа 2023 года № 99-к о премировании за первое полугодие 2023 года, приказы от 23 января 2023 года № 1-к, от 25 декабря 2023 года № 52-к, от 20 ноября 2023 года № 44-к, от 25 сентября 2023 года № 36-к, от 29 сентября 2023 года № 37-к, от 25 августа 2023 года № 32-к, от 24 июля 2023 года № 24-к, от 13 июля 2023 года № 20-к, от 3 июля 2023 года № 18-к, от 27 февраля 2023 года № 3-к, от 21 февраля 2024 года № 8-к, от 29 февраля 2024 года № 10-к о единовременном поощрении ряда работников, приказы о приеме на работу, регламент начисления и выплаты работникам ОАО «Владпромжелдортранс» доплаты до минимальной заработной платы в

регионе, положение о выплате ежемесячной процентной надбавки за выслугу лет работникам ОАО «Владпромжелдортранс», приказы об оплате труда сотрудникам при увеличении объема работ, отчет «налоги и взносы».

Из положений раздела 4.1 Методических рекомендаций следует, что среднемесячная зарплата для всех категорий работников устанавливается на основе трудовых договоров и соглашений, в которых учитывается отчетная величина среднемесячной зарплаты, а также планируемые инфляция и индексация.

В свою очередь, прогнозируемая численность работников определяется с учетом предстоящих объемов работ.

Анализ экспертного заключения свидетельствует о том, что тарифным органом не производился анализ потребностей предприятия в штатной численности, не проверялось ее соответствие фактической численности, не производился расчет нормативной численности сотрудников, не давался анализ потребного количества локомотивных бригад и составителей, который непосредственно зависит от числа эксплуатируемых локомотивов с учетом объема работ.

Таким образом, произведенный расчет фонда оплаты труда основного производственного персонала и производной от данной статьи расходов расходы на отчисления ФОТ, а равно ФОТ АУП и МОП также нельзя признать обоснованными.

Из материалов тарифной заявки следует, что на запчасти тепловозные тарифным органом принято 1 255,34 тыс.руб.

Из положений раздела 4.3 Методических рекомендаций следует, что затраты на эксплуатационные материалы и запчасти для текущих и средних ремонтов путей, подвижного состава, стрелочных переводов, текущего ремонта зданий и сооружений и прочих объектов определяются в зависимости от их балансовой стоимости, которая устанавливается как средняя величина по отчетным данным предприятия за прошедшие 5 лет.

При выполнении ремонтов локомотивов собственными силами стоимость материалов принимается на основе сметы расходов, которая составляется на каждый вид ремонта. Необходимый объем среднего и капитального ремонта пути определяется по нормативам межремонтных сроков. Распределение материальных затрат, связанных с эксплуатацией локомотивов, между конкретными транспортировками осуществляется пропорционально времени использования локомотивов.

В подтверждение плановых расходов на 2024 год организацией представлены: расчет на ремонты и текущее содержание тепловозов, положение о системе технического обслуживания и ремонта локомотивов, коммерческие предложения, план ремонта зданий, сооружений, служебно-бытовых и производственных помещений на 2024 год, план ремонта тягового подвижного состава и технических средств на 2024 год, дефектные акты, состояние локомотивного парка на 1 декабря 2023 года, акт весеннего комиссионного осмотра от 17 мая 2024 года, акт осмотра зданий и сооружений.

Среди указанных выше расходов заявлен ремонт локомотива ТР-3. Необходимость выполнения ремонта локомотива, а также стоимость работ участвующими в деле лицами не оспаривалась.

Административный ответчик названные затраты распределил на 3 года.

Вместе с тем нормативными правовыми актами, регламентирующими порядок установления рассматриваемых тарифов, распределение расходов регулируемой организации на 3 года не предусмотрено, более того тарифным органом не учтено наличие на балансе предприятия нескольких тепловозов, а, следовательно, такое распределение является усмотрением регулирующего органа, не основанным на нормах специального законодательства, что является неправомерным и нарушает права регулируемой организации.

В силу статьи 16 Закона о железнодорожном транспорте владелец железнодорожных путей необщего пользования обеспечивает за свой счет их содержание с соблюдением требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также проводит очистку железнодорожных путей необщего пользования от мусора и снега.

На ремонт подъездных путей Обществом было заявлено 1 708,21 руб. В обоснование затрат к тарифной заявке были представлены акт весеннего комиссионного осмотра ж/д путей, стрелочных переводов и переездов от 15 мая 2024 года, заявка на материалы верхнего строения пути и инструмент на 2024 год, договоры подряда № 1/11-24 от 2 мая 2024 года и № 2/11-24 от 2 мая 2024 года, а также план материальных расходов на текущее содержание железнодорожного пути на 2024 и соответствующий расчет.

Тарифным органом для обоснования учтенного объема затрат по данной статье расходов не были осуществлены локальные сметные расчеты по отдельным видам ремонтных работ подъездного железнодорожного пути в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными приказом Минтранса России от 23 июня 2022 года № 250, Правилами назначения ремонтов железнодорожного пути, утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 17 декабря 2021 года № 2888/р, определяющими состав работ по отдельным видам ремонтов железнодорожного пути.

При расчете объема и стоимости расходных материалов, необходимых для текущего содержания железнодорожных путей, орган регулирования не применил Среднесетевые нормы расхода материалов и изделий на текущее содержание, планово-предупредительную выправку, ремонт пути и других устройств путевого хозяйства, утвержденные Министерством путей сообщения Российской Федерации от 29 ноября 1997 года № С-1386у, в связи с чем признать установленный размер расходов по данной статье экономически обоснованным нельзя.

Доводы административного ответчика о том, что организацией не освоены ранее выделенные по статьям расходов на текущий ремонт денежные средства, в связи с чем оснований для включения в НВВ испрашиваемых расходов не имелось, суд апелляционной инстанции отклоняет.

В случае если по итогам отчетного периода регулирования на основании данных статистической, бухгалтерской отчетности, иных материалов выявлены необоснованные расходы организаций промышленного железнодорожного транспорта, вызванные нерациональным использованием производственных ресурсов и финансированием иной деятельности, не относящейся к регулируемым услугам, за счет поступлений от оказания регулируемых услуг, орган регулирования может принять решение об исключении величины этих расходов при установлении тарифов на следующий период регулирования.

С учетом изложенного судебная коллегия приходит к выводу о том, что при принятии оспариваемого нормативного правового акта административным ответчиком были допущены существенные нарушения норм материального права, в связи с чем постановленное по делу решение об отказе в удовлетворении заявленных требований нельзя признать законным и обоснованным, в связи с чем оно подлежит отмене с вынесением нового об удовлетворении административного иска.

В соответствии с частью 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.

Установление иной даты нежели дня принятия оспариваемого нормативного акта не приведет к восстановлению прав административного истца, в связи с чем оспариваемый акт следует признать недействующим с даты его принятия.

Сообщение о принятии настоящего судебного акта подлежит опубликованию в течение одного месяца со дня на официальном интернет-портале правовой информации Костромской области.

Руководствуясь статьями 309-311 Кодекса административного судопроизводства Российской Федерации, судебная коллегия

определила:

решение Костромского областного суда от 18 сентября 2025 года отменить, принять по делу новое решение, которым административный иск удовлетворить.

Признать недействующим со дня принятия постановление Департамента государственного регулирования цен и тарифов Костромской области от 18 сентября 2024 года № 24/169 «О внесении изменений в постановление департамента государственного регулирования цен и тарифов Костромской области от 12 июля 2019 года № 19/84».

Кассационная жалоба может быть подана через суд первой инстанции в течение шести месяцев со дня вынесения апелляционного определения во Второй кассационный суд общей юрисдикции.

Председательствующий:

Судьи:

