04.08.2020Г. № 381

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

СЛЮДЯНСКИЙ МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН

АДМИНИСТРАЦИЯ СЛЮДЯНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕТОДИКИ РАСЧЕТА РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ НА РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО МУНИЦИПАЛЬНЫМ МАРШРУТАМ НА ТЕРРИТОРИИ СЛЮДЯНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

В соответствии с пунктом 6 части 1 статьи 15 Федерального закона от 06.10.2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", Федеральным законом от 13.07.2015 года № 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении в отдельные законодательные акты Российской Федерации", Законом Иркутской области от 28.12.2015 года № 145-ОЗ «Об отдельных вопросах организации регулярных перевозок пас сажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», руководствуясь статьями 38, 47 Устава Слюдянского муниципального района, зарегистрированного постановлением Губернатора Иркутской области от 30 июня 2005 года №303-п, регистрационный № 14-3, администрация Слюдянского муниципального района

**ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1.Утвердить [методик](#Par28)у расчета регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в пригородном сообщении автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам на территории Слюдянского муниципального района (Прилагается).

2.Опубликовать настоящее постановление в специальном выпуске газеты «Славное море» и разместить на официальном сайте администрации муниципального района [**www.sludyanka.ru**](http://www.sludyanka.ru) в разделе «Муниципальные правовые акты».

3.Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на вице-мэра, первого заместителя мэра Слюдянского муниципального района Азорина Ю.Н.

**И.о. мэра Слюдянского**

**муниципального района**

**Ю.Н. АЗОРИН**

Приложение

 к постановлению администрации

Слюдянского муниципального района

от 04.08.2020 № 381

[МЕТОДИК](#Par28)А РАСЧЕТА РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ НА РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО МУНИЦИПАЛЬНЫМ МАРШРУТАМ НА ТЕРРИТОРИИ СЛЮДЯНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. [Методик](#Par28)а расчета регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в пригородном сообщении автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам на территории Слюдянского муниципального района (далее - Методика) предназначена для использования в качестве методической базы для расчета регулируемых тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в пригородном сообщении автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам на территории Слюдянского муниципального района.

1.2. Настоящая Методика содержит механизм расчета экономически обоснованной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства и механизм формирования доходов перевозчиков, получаемых за выполненную работу – выпуск необходимого количества и типов транспортных средств на маршруты в соответствии с установленными расписаниями движения.

1.3. На основе экономически обоснованной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства осуществляется расчет регулируемых тарифов за одну поездку в пригородном сообщении.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО РАСЧЕТУ РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ

2.1. В настоящей Методике под экономически обоснованной стоимостью 1 км пробега пассажирского транспортного средства понимается такая величина, которая включает себестоимость и расчетную прибыль (рентабельность) и позволяет:

- обеспечить материальными ресурсами (топливом, шинами, запасными частями и др.) необходимое количество и типы транспортных средств, выпускаемых перевозчиком на маршрут, с учетом требований по безопасности перевозок;

- устанавливать уровень оплаты труда персонала, обеспечивающий профессиональную пригодность и стабильность его состава;

- обеспечивать экономически устойчивую деятельность перевозчика, а также обновление парка транспортных средств и иных основных средств, технологически связанных с обеспечением перевозок, в случае недостатка величины амортизационных отчислений.

2.2. В основу расчета экономически обоснованной стоимости 1 км пробега пассажирского транспортного средства положены действующие нормы расхода материальных ресурсов и расчетные удельные расходы на 1 км пробега пассажирского транспортного средства с учетом адаптации к условиям деятельности конкретных перевозчиков, содержащиеся в Методических рекомендациях 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 Министерства транспорта Российской Федерации от 18.04.2013 N НА-37-р и Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденного приказом министерством транспорта Российской Федерации от 30.05.2019 года № 158.

2.3. Расчет экономически обоснованной стоимости перевозки выполняется на основании следующей информации:

2.3.1. Данных о количестве и протяженности маршрутов на расчетный (плановый) период регулирования.

2.3.2. Расписаний движения пассажирских транспортных средств в расчетном (плановом) периоде регулирования с учетом типов транспортных средств.

2.3.3. О пробеге транспортных средств на плановый период и плановых объемах перевозок пассажиров.

2.3.4. Данных о фактически выполненных объемах перевозок пассажиров и пассажирообороте на маршрутах, по которым ведется расчет, а также о пробегах пассажирских транспортных средств с учетом их вместимости за сопоставимый период, предыдущий расчетному (плановому) периоду регулирования, с учетом их сезонности.

2.3.5. Статистической и бухгалтерской отчетности (копии приказа об учетной политике организации для целей бухгалтерского учета, заверенной в установленном порядке).

2.4. Расчет экономически обоснованной себестоимости перевозки выполняется по статьям расходов с учетом значений цен (тарифов) на потребляемые ресурсы за предыдущий (истекший) период, а также индексов инфляции, индексов изменения цен производителей промышленной продукции, определяемых прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на расчетный период.

2.5. Рентабельность перевозок, обеспечивающая экономическую и финансово устойчивую деятельность перевозчиков, определяется на основании экономически обоснованного расчета расходов, планируемых к осуществлению за счет прибыли.

III. ПОРЯДОК РАСЧЕТА РЕГУЛИРУЕМЫХ ТАРИФОВ

3.1. Расчет себестоимости проводится для пассажирских транспортных средств (далее – ТС), осуществляющих пригородные перевозки , в целом для маршрутной сети Слюдянского муниципального района.

3.2. Затраты перевозчиков включают в себя расходы по обычным видам деятельности, в том числе непосредственно связанные с перевозками – прямые, а также косвенные расходы.

3.3. В составе прямых расходов при перевозках автобусами:

- расходы на оплату труда водителей и кондукторов (при их наличии);

- отчисления на социальные нужды от величины расходов на оплату труда водителей и кондукторов (при их наличии);

- расходы на топливо для автобусов;

- расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов;

- расходы на износ и ремонт шин автобусов;

- расходы на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автобусов;

- амортизацию автобусов;

- прочие расходы по обычным видам деятельности.

3.4. В состав косвенных расходов при перевозках автобусами учитывают:

- накладные расходы;

- управленческие расходы;

- коммерческие расходы.

3.5. Величину себестоимости в расчете на 1 км пробега на маршруте при перевозках ТС i-го класса (Si) в расчетный (плановый) период определяется по формуле (1):



где:

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par156) 3.6 настоящей Методики расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега;

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par241) 3.8 настоящей Методики расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в расчете на 1 км пробега (расходы на оплату труда кондукторов включаются в состав себестоимости в случае, если контрактом обязанность содержать кондукторов возлагается на перевозчика);

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par262) 3.10 настоящей Методики отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега в расчетный (плановый) период;

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par270) 3.11 настоящей Методики расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега в расчетный (плановый) период;

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par286) 3.12 настоящей Методики расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега в расчетный (плановый) период;

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par293) 3.13 настоящей Методики расходы на износ и ремонт шин транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега в расчетный (плановый) период;

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par300) 3.14 настоящей Методики расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега в расчетный (плановый) период;

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par373) 3.18 настоящей Методики прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период.

3.6. Расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега в расчетный (плановый) период () определяются по формуле (2).



где:

12 - количество месяцев в году;

1,2 - коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска водителя, а также расходы на заработную плату подменного водителя на период отпуска основного водителя;

 - расчетная месячная оплата труда водителя транспортного средства i-го класса, устанавливаемая на уровне не менее чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенном в соответствии с [пунктом 3](#Par175) настоящего приложения;

 - планируемое количество часов работы транспортных средств i-го класса в расчетном (планируемом) году, час.;

 - коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (при использовании автоматизированной системы контроля за оплатой проезда принимается равным 1,08 в условиях отсутствия кондуктора, при отсутствии такой системы либо при эксплуатации ее кондуктором - 1,05);

 - индекс потребительских цен для, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

 - планируемый пробег транспортных средств i-го класса в расчетном (плановом) году , км;

 - годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40-часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (для водителей, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1608 час., для водителей, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, - 1656 часов, для водителей, работающих в прочих местностях, - 1744 часов).

3.7. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда водителя транспортного средства i-го класса выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (3).



где:

 - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации, для муниципальных маршрутов в границах субъектов Российской Федерации - городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя в соответствии с данными Росстата в отношении указанных субъектов Российской Федерации, для межмуниципальных маршрутов в границах субъекта Российской Федерации - в соответствии с данными Росстата в отношении этого субъекта Российской Федерации, для смежных межрегиональных маршрутов в сообщении с субъектами Российской Федерации - городами федерального значения Москвой, Санкт-Петербургом или Севастополем - в соответствии с данными Росстата в отношении этих субъектов Российской Федерации), руб.;

 - коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par186));

 - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда - для прочих муниципальных образований - 1,0.

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат работников в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрута (, )

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Категория работника | Прочие маршруты |
| по 01.01.2022 | с 01.01.2022 |
| 1 | Водитель автобуса особо малого класса | 0,95 | 1,08 |
| 2 | Водитель автобуса малого класса | 1,0 | 1,15 |
| 3 | Водитель автобуса среднего класса | 1,1 | 1,28 |
| 6 | Кондуктор | 0,8 | 0,95 |
| 7 | Ремонтный рабочий | 0,9 | 1,0 |

3.8. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).



где:

12 - количество месяцев в году;

1,2 - коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска кондуктора, а также расходы на заработную плату подменного кондуктора на период отпуска основного кондуктора;

 - расчетная месячная оплата труда кондуктора, устанавливаемая на уровне не менее чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования региональным либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенном в соответствии с [пунктом 5](#Par254) настоящего приложения;

 - планируемое количество часов работы транспортных средств i-го класса с кондукторами в расчетный (плановый) период, час.;

1,05 - коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени;

 - индекс потребительских цен для расчетного (планового) периода, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

 - планируемый пробег транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период, км;

 - годовой фонд рабочего времени кондуктора при соблюдении нормальной, 40-часовой продолжительности рабочего времени в неделю (для кондукторов, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1656 час., для кондукторов, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, - 1704 часов, для кондукторов, работающих в прочих местностях, - 1792 часов).

3.9. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда кондуктора выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (5).



где:

 - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах поселения, городского округа или двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации), руб.;

 - коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов транспортных средств в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par186));

 - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда для прочих муниципальных образований - 1,0.

3.10. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега () определяются по формуле (6).



где:

 - расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега, руб.;

 - расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега, руб.;

 - суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

3.11. Расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега () определяются по формуле (7).



где:

 - цена 1 литра топлива, указанная в последней, предшествующей дате расчета НМЦК, официальной публикации территориального органа Росстата, руб. (цену топлива принимают в соответствии с типом и сортом топлива, указанным в следующем [абзаце](#Par276), независимо от фактически применяемого типа и сорта топлива);

 - транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса i-го класса в расчете на 100 км, л/100 км (принимается равным не менее: для автобусов особо малого класса - 14,5 (бензин АИ-92), для автобусов малого класса - 30,9 (бензин АИ-80), для автобусов среднего класса - 35,0 (дизельное топливо), для автобусов большого класса - 39,8 (дизельное топливо), для автобусов особо большого класса - 46,1 (дизельное топливо));

 - поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме, учитывающий особенности эксплуатации, % (определяется в соответствии с пунктом 40 Инструкции по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте, утвержденной приказом Минтранса России от 24 июня 2003 г. N 153 );

 - норма расхода топлива на работу отопителей салона, л/ч (для автобусов особо малого и малого класса принимается равной 0, для автобусов среднего класса - 2,5);

 - планируемая в соответствии с расписанием эксплуатационная скорость, км/ч;

 - принимаемое в соответствии с условиями контракта количество месяцев работы отопителя салона;

12 - количество месяцев в году;

 - индекс цен производителей нефтепродуктов для t-ого года срока действия контракта (принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей нефтепродуктов для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей нефтепродуктов, указанному для последнего года прогноза)).

3.12. Расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега () определяются по формуле (8).



где:

0,075 - отношение расходов на смазочные и прочие эксплуатационные материалы к расходам на топливо для транспортных средств;

 - расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега.

3.13. Расходы на износ и ремонт шин транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега () определяются по формуле (9).



где:

 - базовые удельные расходы на шины i-го класса в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса, включая НДС, руб./км (для автобусов особо малого класса принимаются равными не менее 0,15, для автобусов малого класса - не менее 0,28, для автобусов среднего класса - не менее 0,66).

 - индекс цен на машины и оборудование для расчетного (планового периода) (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации).

3.14. Расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега () определяются по формуле (10).



где:

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par307) 3.15 настоящей Методики расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период ;

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par365) 3.17 настоящей Методики расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый период) в расчете на 1 км пробега.

3.15. Расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период () определяются по формуле (11).



где:

0,001 - коэффициент приведения базовой удельной трудоемкости технического обслуживания и ремонта транспортных средств к 1 км пробега;

12 - количество месяцев в году;

1,2 - коэффициент, учитывающий расходы на оплату основного и дополнительного отпуска ремонтного рабочего, а также расходы на заработную плату подменного рабочего на период отпуска;

 - индекс потребительских цен для t расчетного (планового) периода, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

ЗПР - определенная в соответствии [пунктом](#Par323) 3.16 настоящей Методики расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес.;

 - базовая удельная трудоемкость технического обслуживания транспортных средств i-го класса, час./1000 км (для автобусов особо малого класса принимаются равной не менее 5,9, для автобусов малого класса - не менее 8,0, для автобусов среднего класса - не менее 9,3);

 - коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#Par334));

 - базовая удельная трудоемкость текущего ремонта транспортных средств i-го класса, час./1000 км (для автобусов особо малого класса принимаются равной не менее 5,4, для автобусов малого класса - не менее 6,4, для автобусов среднего класса - не менее 7,8)

 - коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости текущего ремонта транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#Par334));

 - годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего при соблюдении нормальной, 40-часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (для ремонтных рабочих, работающих в районах Крайнего Севера, принимается равным 1704 час., для ремонтных рабочих, работающих в местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, - 1744 часов, для ремонтных рабочих, работающих в прочих местностях, - 1832 часов);

 - суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

3.16. Расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего (ЗПР) устанавливается на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (12).



где:

 - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период (для муниципальных маршрутов в границах двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанных административно-территориальных единиц субъекта Российской Федерации), руб.;

 - коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par186));

 - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для прочих муниципальных образований - 1,0).

Таблица 2

Коэффициенты корректировки в зависимости от природно-климатических условий базовых удельных трудоемкостей технического обслуживания и текущего ремонта транспортных средств, а также базовых удельных расходов на запасные части и материалы (КЗп, КЗ, КЗЧ)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Субъект Российской Федерации | КЗп | КЗ | КЗЧ |
| Иркутская область | 0,9 | 1,2 | 1,25 |

3.17. Расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега () определяются по формуле (13).



где:

 - базовые удельные расходы на запасные части и материалы для транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега, включая НДС, руб./км (для автобусов особо малого класса принимаются равными не менее 2,2, для автобусов малого класса - не менее 3,2, для автобусов среднего класса - не менее 3,6);

 - коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#Par334));

 - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации.

3.18. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств i-го класса в в расчетный (плановый) период () определяются по формуле (14).



где:

 - отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (принимается в соответствии с [таблицей 3](#Par386); конкретное значение из диапазона выбирается расчетчиком самостоятельно, с учетом местных условий);

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par270) 3.11 настоящей Методики расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега;

 - определенные в соответствии с пунктом [3.12](#Par286) настоящей Методики расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств i-го класса в в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега;

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par293) 3.13 настоящей Методики расходы на износ и ремонт шин транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега;

 - определенные в соответствии с [пунктом](#Par300) 3.14 настоящей Методики расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в расчетный (плановый) период в расчете на 1 км пробега.

Таблица 3

Отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам ()

|  |  |
| --- | --- |
| Предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта на данном маршруте, тыс. км |  |
| До 50 | 0,62 - 0,81 |
| Свыше 50 до 150 | 0,61 - 0,80 |
| Свыше 150 до 850 | 0,58 - 0,76 |
| Свыше 850 до 1650 | 0,52 - 0,68 |
| Свыше 1650 до 2450 | 0,47 - 0,62 |
| Свыше 2450 до 3250 | 0,42 - 0,55 |
| Свыше 3250 до 4050 | 0,37 - 0,49 |
| Свыше 4050 до 4850 | 0,34 - 0,45 |
| Свыше 4850 до 5650 | 0,30 - 0,40 |

3.19. Величину экономически обоснованной стоимости 1 км пробега на маршруте при перевозках ТС i-го класса (Тi) в расчетный (плановый) период определяется по формуле (15):

Ci экон= ∑Sti\*Rti, руб (15) , где

Сi - максимальная стоимость работы транспортных средств i-го класса на расчетный (плановый) период, определенная по формуле (15);

Ri – уровень рентабельности. До 1 января 2022 года при расчете принимается = 1,048, после 1 января 2022 года – 1,096.

3.20. Расчет себестоимости 1 место-километра, перевозки 1 пассажира определяется по формуле (16):

Sпасс.место км i = Сi экон/qi, руб (16)

где:

qi – пассажировместимость транспортного средства данной марки и модели с учетом мест для сидения пассажиров и стоящих пассажиров.

Вице-мэр, первый заместитель мэра

Слюдянского муниципального района

Ю.Н. АЗОРИН