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](consultantplus://offline/ref=6C897327EB4C6232B158B581EEA0D5679077FF3634775B01F5214A75A6CAbDD) от 06.10.2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=6C897327EB4C6232B158B581EEA0D5679077FE3F30755B01F5214A75A6CAbDD) 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](consultantplus://offline/ref=6C897327EB4C6232B158B581EEA0D567937AFF3335765B01F5214A75A6AD417476EA926D90682C24C7bDD) 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](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88B2C641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) и [48](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88A24641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8EFA7781F322FC4B14CDCBAEF547EBE643C88825651E37CB63098F63148E7FFF58CD9D383A5B36hEm3B) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D88FD7682F422FC4B14CDCBAEF547EBE643C88825651E37CB63098F63148E7FFF58CD9D383A5B36hEm3B) 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](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88B2C641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) и [48](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88A24641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8EFA7781F322FC4B14CDCBAEF547EBE643C88825651E37CB63098F63148E7FFF58CD9D383A5B36hEm3B) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D88FD7682F422FC4B14CDCBAEF547EBE643C88825651E37CB63098F63148E7FFF58CD9D383A5B36hEm3B) 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](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88B2C641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) и [48](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88A24641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8EFA7781F322FC4B14CDCBAEF547EBE643C88825651E37CB63098F63148E7FFF58CD9D383A5B36hEm3B) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D88FD7682F422FC4B14CDCBAEF547EBE643C88825651E37CB63098F63148E7FFF58CD9D383A5B36hEm3B) 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](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88B2C641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) и [48](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88A24641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8EFA7781F322FC4B14CDCBAEF547EBE643C88825651E37CB63098F63148E7FFF58CD9D383A5B36hEm3B) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D88FD7682F422FC4B14CDCBAEF547EBE643C88825651E37CB63098F63148E7FFF58CD9D383A5B36hEm3B) 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](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4A89FE7287FD7FF6434DC1C9A9FA18FCE10AC48925641B3FC33C0C9A724C8178E446CB85243859h3m4B) 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](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88B2C641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) и [48](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88A24641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8EFA7781F322FC4B14CDCBAEF547EBE643C88825651E37CB63098F63148E7FFF58CD9D383A5B36hEm3B) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D88FD7682F422FC4B14CDCBAEF547EBE643C88825651E37CB63098F63148E7FFF58CD9D383A5B36hEm3B) 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](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88B2C641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) и [48](consultantplus://offline/ref=941F4452E41116CDBF11A3C105DCF9CA4D8FFA7487F222FC4B14CDCBAEF547EBE643C88A24641563992C08D325449D7DFC58CF9B24h3m8B) 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