|  |
| --- |
| res_8201 |
| Приказ Минтранса России от 08.12.2017 N 513"О Порядке 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"(Зарегистрировано в Минюсте России 28.12.2017 N 49537) |
| Документ предоставлен [**КонсультантПлюсwww.consultant.ru**](http://www.consultant.ru)Дата сохранения: 09.08.2018  |

Зарегистрировано в Минюсте России 28 декабря 2017 г. N 49537

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПРИКАЗ

от 8 декабря 2017 г. N 513

О ПОРЯДКЕ

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

Во исполнение пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 г. N 1028 "О сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), и федеральном органе исполнительной власти, устанавливающем такой порядок" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, N 42, ст. 5940) приказываю:

1. Утвердить прилагаемый [Порядок](#P32) 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.

2. Настоящий приказ вступает в силу с 1 июля 2018 г.

Министр

М.Ю.СОКОЛОВ

Утвержден

приказом Минтранса России

от 8 декабря 2017 г. N 513

ПОРЯДОК

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

1. Настоящий Порядок разработан в целях реализации части 2 статьи 14 Федерального закона от 13 июля 2015 г. N 220-ФЗ "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" <1>.

--------------------------------

<1> Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, N 29, ст. 4346.

2. Настоящий Порядок определяет единые правила расчета заказчиками начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем) (далее - НМЦК), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

3. В случае если в соответствии с документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам (далее - работ), либо в соответствии с контрактом (в случае осуществления закупок таких работ у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя) (далее - подрядчик) плата за проезд пассажиров и провоз багажа подлежит перечислению государственному или муниципальному заказчику, НМЦК определяется по [формуле (1)](#P47), а если эта плата подлежит перечислению подрядчику по [формуле (2)](#P49).

, руб. (1)

, руб. (2)

где:

Ci - определенная в соответствии с [пунктом 5](#P83) настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств i-го класса, руб.;

Coi - стоимость приобретения и установки в транспортных средствах i-го класса оборудования для организации безналичной оплаты проезда, а также плановые расходы на его эксплуатацию и (или) на оплату услуг оператора системы безналичной оплаты проезда в случае, если контрактом предусмотрено, что приобретение, установка и эксплуатация и (или) на оплату услуг оператора системы безналичной оплаты проезда такого оборудования осуществляется за счет подрядчика, руб.;

Cсуб - размер субсидий, которые будут предоставлены подрядчику в соответствии с нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, муниципальным нормативным правовым актом, принятыми в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации <2>, в целях компенсации недополученных доходов от предоставления льгот на проезд пассажиров или части затрат на выполнение предусмотренных контрактом работ, руб. (в отсутствие соответствующих нормативных правовых актов Cсуб принимается равным нулю);

--------------------------------

<2> Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, N 31, ст. 3823; 2017, N 49, ст. 7317.

П - определенная в соответствии с [пунктом 4](#P60) настоящего Порядка планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, руб.;

k - количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

4. В случае если до осуществления закупок, перевозки по предусмотренным контрактом маршрутам выполнялись не менее года, планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, определяется в зависимости от соотношения фактического и планируемого пробега, приведенного по вместимости транспортных средств, по [формуле (5)](#P62) или [(6)](#P64).

, руб., если ПВjt / ПВjo  1 (5)

, руб., если ПВjt / ПВjo > 1 (6)

где:

Пoj - фактическая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, полученная на j-том маршруте в год, предшествующий году начала действия контракта, руб.;

It - индекс изменения тарифов на перевозки пассажиров и багажа за каждый год срока действия контракта, определенный на основе установленных нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации или муниципальным нормативным правовым актом, принятыми в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. N 239 "О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)" <3> предельных тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

--------------------------------

<3> Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 11, ст. 997; 2001, N 20, ст. 2015; 2009, N 33, ст. 4086; 2010, N 2, ст. 179; N 37, ст. 4707; 2015, N 10, ст. 1526; 2017, N 5, ст. 816.

ПВjo - определенный в соответствии с [пунктом 5](#P83) настоящего Порядка фактический пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j-ому маршруту в год, предшествующий первому году срока действия контракта, место-км;

ПВjt - определенный в соответствии с [пунктом 6](#P91) настоящего Порядка планируемый пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j-ому маршруту в t-ом году срока действия контракта, место-км;

n - количество предусмотренных контрактом маршрутов.

В случае если до осуществления закупок перевозки по предусмотренным контрактом маршрутам не выполнялись или выполнялись менее года, планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, определяется по формуле (7).

, руб. (7)

где:

Сi - определенная в соответствии с [пунктом 7](#P99) настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств i-го класса, руб.;

Кв - коэффициент возмещения стоимости работы выручкой от оплаты проезда, рассчитанный как соотношение общей планируемой платы за проезд пассажиров и провоз багажа по ранее установленным маршрутам к стоимости работы на ранее установленных маршрутах;

k - количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

5. Фактический пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j-ому маршруту в год, предшествующий первому году срока действия контракта (ПВ0j), определяется по формуле (8).

, место-км (8)

где:

Ljoi - фактический пробег транспортных средств i-го класса по j-ому маршруту в год, предшествующий первому году срока действия контракта, км;

Qi - максимальная вместимость транспортных средств i-го класса, мест;

р - количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств на j-ом маршруте.

6. Планируемый пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j-ому маршруту в t-ом году срока действия контракта (ПВjt), определяется по формуле (9).

, место-км (9)

где:

Ljti - предусмотренный контрактом пробег транспортных средств i-го класса по j-ому маршруту в t-ом году срока действия контракта, км;

Qi - максимальная вместимость транспортных средств i-го класса, мест;

р - количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств на j-ом маршруте.

7. Максимальная стоимость работы транспортных средств i-го класса (Ci) определяется по формуле (10).

 (10)

где:

Sti - определенные в соответствии с [приложениями N 1](#P138), [2](#P391) и [3](#P723) к настоящему Порядку максимальные себестоимости 1 км пробега соответственно автобусов, трамваев и троллейбусов i-го класса в t-ый год срока действия контракта, руб./км;

1,096 - уровень рентабельности, обеспечивающий экономически устойчивую деятельность;

Lti - планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, км;

 - коэффициент использования пробега. При расчете принимают значения, равные средним фактически сложившимся при осуществлении регулярных перевозок по регулируемым тарифам автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом общего пользования в территориально-административном образовании; при отсутствии такой информации принимают значения, равные 0,9 при перевозках в городском сообщении, и 0,91 - в пригородном сообщении;

PKt - вознаграждение за реализацию билетов в t-ом году срока действия контракта (в случае, если реализация билетов осуществляется сторонними организациями);

Mi - установленное реестром маршрутов в отношении маршрутов, предусмотренных контрактом, максимальное количество транспортных средств i-го класса, ед.;

Цi - определенная в соответствии с [пунктом 8](#P117) настоящего Порядка средняя рыночная стоимость транспортных средств i-го класса, руб.;

Tпi - срок полезного использования транспортных средств i-го класса, определенный в соответствии с Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. N 1 <4>, лет;

--------------------------------

<4> Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 52; 2003, N 28, ст. 2940, N 33, ст. 3270; 2006, N 48, ст. 5028; 2008, N 39, ст. 4434; 2009, N 9, ст. 1128; 2010, N 51, ст. 6942; 2015, N 28, ст. 4239; 2016, N 29, ст. 4818.

n - срок действия контракта, лет;

r - общее количество месяцев исполнения контракта, в том числе неполных.

8. Средняя рыночная стоимость транспортных средств i-го класса (Цi) определяется как среднеарифметическое значение цен, указанных в полученных по запросу заказчика ответах поставщиков данных транспортных средств.

Опрос продолжается до получения 3 - 4 ответов, в которых указаны стоимости транспортных средств i-го класса, различающиеся в пределах не более 10%. Ответы, не соответствующие данному требованию, не учитываются.

Приложение N 1

к Порядку 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

РАСЧЕТ МАКСИМАЛЬНОЙ СЕБЕСТОИМОСТИ 1 КМ ПРОБЕГА АВТОБУСОВ

1. Максимальная себестоимость 1 км пробега транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта (Sti) определяется по формуле (1).

Sti = РОТВti + РОТКti + CPti + Ртti + Рсмti + Ршti + РТОti + ПКРti, руб./км (1)

где:

РОТВti - определенные в соответствии с [пунктом 2](#P153) настоящего приложения расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

РОТКti - определенные в соответствии с [пунктом 4](#P237) настоящего приложения расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

СРti - определенные в соответствии с [пунктом 6](#P257) настоящего приложения отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Ртti - определенные в соответствии с [пунктом 7](#P265) настоящего приложения расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Рсмti - определенные в соответствии с [пунктом 8](#P276) настоящего приложения расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Ршti - определенные в соответствии с [пунктом 9](#P282) настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

РТОti - определенные в соответствии с [пунктом 10](#P289) настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

ПКРti - определенные в соответствии с [пунктом 14](#P362) настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта.

2. Расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (РОТi) определяются по формуле (2).

, руб./км (2)

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;

ЗПВmaxi - максимальное из значений средней месячной оплаты труда водителя транспортного средства i-го класса, определенных в соответствии с [пунктом 3](#P171) настоящего приложения, в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением по организациям городского наземного электрического транспорта Российской Федерации, заключенных в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации <5>;

--------------------------------

<5> Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 3; 2017, N 49, ст. 7331.

AЧti - планируемое количество часов работы транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, час;

kпз - 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, при отсутствии такой системы - 1,05);

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации <6>;

--------------------------------

<6> Постановление Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2015 г. N 1234 "О порядке разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочный период и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, N 47, ст. 6598; 2017, N 38, ст. 5627).

Lti - планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, км;

ФРВв - годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени 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. Средняя месячная оплата труда водителя транспортных средств i-го класса определяется по формуле (3).

ЗПВi = СЗП x Кзпi x Км, руб. (3)

где:

СЗП - 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.;

Kзпi - коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#P182));

Км - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга - не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8);

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных

плат работников в зависимости от класса транспортных

средств и вида маршрутов (Кзпi)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п | Категория работника | Муниципальные маршруты в границах городского округа города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя | Прочие маршруты |
| по 01.01.2022 | с 01.01.2022 | по 01.01.2022 | с 01.01.2022 |
| 1 | Водитель автобуса особо малого класса. | 0,7 | 0,85 | 0,95 | 1,08 |
| 2 | Водитель автобуса малого класса | 0,75 | 0,98 | 1,0 | 1,15 |
| 3 | Водитель автобуса среднего класса | 0,85 | 1,05 | 1,1 | 1,28 |
| 4 | Водитель автобуса большого класса | 1,15 | 1,43 | 1,6 | 1,85 |
| 5 | Водитель автобуса особо большого класса | 1,22 | 1,5 | 1,7 | 1,95 |
| 6 | Кондуктор | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,95 |
| 7 | Ремонтный рабочий | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 1,0 |

4. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

, руб./км (4)

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;

ЗПКmax - максимальное из значений средней месячной оплаты труда кондуктора автобуса, определенных в соответствии с [пунктом 5](#P249) настоящего приложения, в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением по организациям городского наземного электрического транспорта Российской Федерации, заключенных в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации;

AЧКti - планируемое количество часов работы транспортных средств i-го класса с кондукторами в t-ом году срока действия контракта, час;

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

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

Lti - планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, км;

ФРВк - 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).

5. Средняя месячная оплата труда кондуктора транспортных средств i-го класса определяется по формуле (5).

ЗПКi = СЗП x Кзпi x Км, руб. (5)

где:

СЗП - 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.;

Кзпi - коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов транспортных средств в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#P182));

Км - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга - не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8).

6. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (CPti) определяются по формуле (6).

CPti = (РОТВti + РОТКti) x (Стс / 100), руб./км (6)

где

РОТВti - расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

РОТКti - расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

Стс - 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, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

7. Расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта расчете на 1 км пробега (Ртti) определяются по формуле (7).

Ртti= Ci x Ri x Iтt, руб. (7)

где:

Ri - нормативный расход топлива в расчете на 1 км пробега автобусов i-го класса, определенный 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 <7>;

--------------------------------

<7> Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2003 г., регистрационный N 4916.

Ci - цена 1 литра топлива, указанная в последней, предшествующей дате размещения информации об НМЦК, официальной публикации территориального органа Росстата, руб.;

Iтt - индекс цен производителей нефтепродуктов для t-ого года срока действия контракта (принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации).

8. Расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (Рсмti) определяются по формуле (8).

Рсмti = 0,075 x Ртti, руб./км (8)

где:

Ртti - расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта расчете на 1 км пробега.

9. Расходы на износ и ремонт шин транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (Ршti) определяются по формуле (9).

Ршti = Ушi x Iмt, руб./км (9)

где:

Ушi - базовые удельные расходы на шины i-го класса в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса, руб./км (для автобусов особо малого класса принимаются равными не менее 0,14, для автобусов малого класса - не менее 0,23, для автобусов среднего класса - не менее 0,63, для автобусов большого класса - не менее 0,81, для автобусов особо большого класса - не менее 0,9).

Iмt - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 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 <8>.

10. Расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (РТОti) определяются по формуле (10).

РТОti = ФОТррi + РЗЧti, руб./км (10)

где:

ФОТррi - определенные в соответствии с [пунктом 11](#P296) настоящего приложения расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта;

РЗЧti - определенные в соответствии с [пунктом 12](#P312) настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

11. Расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега автобусов i-го класса в t-ый год срока действия контракта (ФОТррi) определяются по формуле (11).

, руб./км (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;

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

ЗПР - определенная в соответствии [пунктом 12](#P312) настоящего приложения расчетная часовая оплата труда ремонтного рабочего, руб./час;

Ттi - 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, для автобусов большого класса - не менее 13,3, для автобусов особо большого класса - не менее 19,1);

К3п - коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#P323));

Тpi - 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, для автобусов большого класса - не менее 10,2, для автобусов особо большого класса - не менее 13,2);

К3 - коэффициент корректировки базовой трудоемкости текущего ремонта транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#P323));

ФРВрр - 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).

Стс - 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, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

12. Расчетная часовая оплата труда ремонтного рабочего (ЗПР) определяется по формуле (12).

ЗПР = СЗП x Кзпi x Км, руб. (12)

где:

СЗП - 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.;

Кзпi - коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#P182));

Км - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга - не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8).

Таблица 2

Коэффициенты корректировки

в зависимости от природно-климатических условий базовых

удельных трудоемкостей технического обслуживания и ремонта

транспортных средств, а также расходов на запасные

части и материалы (К3п, К3, Кзч)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Субъект Российской Федерации | К3п | К3 | Кзч |
| Республика Дагестан, Республика Северная Осетия - Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская обл.; г. Севастополь | 1,0 | 0,9 | 0,9 |
| Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская обл. | 0,9 | 1,1 | 1,1 |
| Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Кемеровская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская и Читинская обл.; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ | 0,9 | 1,2 | 1,25 |
| Республика Саха (Якутия), Магаданская обл., Чукотский автономный округ | 0,8 | 1,3 | 1,4 |
| Прочие | 1,0 | 1,0 | 1,0 |

13. Расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (РЗЧti) определяются по формуле (13).

РЗЧti = Узч i км x Кзч x Iмt, руб./км (13)

где:

Узчi км - базовые удельные расходы на запасные части и материалы для транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега, руб./км (для автобусов особо малого класса принимаются равными не менее 2,1, для автобусов малого класса - не менее 2,5, для автобусов среднего класса - не менее 3,5, для автобусов большого класса - не менее 6,2, для автобусов особо большого класса - не менее 8,3);

Кзч - коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#P323));

Iмt - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 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.

14. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (ПКРti) определяются по формуле (14).

ПКРti = Kпр x (Ртti + Рсмti + Ршti + РТОti), руб./км (14)

где:

Kпр - отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (принимается равным не менее 0,6);

Ртti - определенные в соответствии с [пунктом 7](#P265) настоящего приложения расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Рсмti - определенные в соответствии с [пунктом 8](#P276) настоящего приложения расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Ршti - определенные в соответствии с [пунктом 9](#P282) настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

РТОti - определенные в соответствии с [пунктом 10](#P289) настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

Приложение N 2

к Порядку 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

РАСЧЕТ МАКСИМАЛЬНОЙ СЕБЕСТОИМОСТИ 1 КМ ПРОБЕГА ТРАМВАЕВ

1. Максимальная себестоимость 1 км пробега транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта (Sti) определяется по формуле (1).

Sti = РОТВti + РОТКti + CPti + Рэti + РТОti + Рккt + Ртпt + Рпt + Рсдt + ПКРti, руб./км (1)

где:

РОТВti - определенные в соответствии с [пунктом 2](#P408) настоящего приложения расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

РОТКti - определенные в соответствии с [пунктом 4](#P474) настоящего приложения расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

CPti - определенные в соответствии с [пунктом 6](#P494) настоящего приложения отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Рэti - определенные в соответствии с [пунктом 7](#P502) настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

РТОti - определенные в соответствии с [пунктом 8](#P511) настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Рккt - определенные в соответствии с [пунктом 12](#P585) настоящего приложения расходы на содержание контактно-кабельной сети в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Ртпt - определенные в соответствии с [пунктом 13](#P639) настоящего приложения расходы на содержание тяговых подстанций в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Рпt - определенные в соответствии с [пунктом 14](#P648) настоящего приложения расходы на содержание и ремонт трамвайного пути в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Рсдt - определенные в соответствии с [пунктом 15](#P659) настоящего приложения расходы на содержание службы движения в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

ПКРti - определенные в соответствии с [пунктом 16](#P696) настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для автобусов i-го класса в t-ом году срока действия контракта.

2. Расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (РОТi) определяются по формуле (2).

, руб./км (2)

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;

ЗПВmaxi - максимальное из значений средней месячной оплаты труда водителя трамвая i-го класса, определенных в соответствии с [пунктом 3](#P426) настоящего приложения, в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением по организациям городского наземного электрического транспорта Российской Федерации, заключенных в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации <8>;

--------------------------------

<8> Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 3; 2017, N 49, ст. 7331.

АЧti - планируемое количество часов работы трамваев i-го класса в t-ом году срока действия контракта, час;

kпз - 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, при отсутствии такой системы - 1,05);

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации <9>;

--------------------------------

<9> Постановление Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2015 г. N 1234 "О порядке разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочный период и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, N 47, ст. 6598; 2017, N 38, ст. 5627).

Lti - планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, км;

ФРВв - 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. Средняя месячная оплата труда водителя транспортных средств i-го класса определяется по формуле (3).

ЗПВi = СЗП x Кзпi x Км, руб. (3)

где:

СЗП - 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.;

Кзпi - коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#P437));

Км - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга - не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8);

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат

работников в зависимости от класса транспортного средства

и вида маршрута (Кзпi)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п | Категория работника | Муниципальные маршруты в границах городского округа города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга Севастополя | Прочие маршруты |
| по 01.01.2022 | с 01.01.2022 | по 01.01.2022 | с 01.01.2022 |
| 1 | Водитель трамвая большого класса | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,15 |
| 2 | Водитель трамвая особо большого класса | 0,9 | 1,05 | 1,2 | 1,4 |
| 3 | Кондуктор | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,95 |
| 4 | Ремонтный рабочий | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 1,0 |

4. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

, руб./км (4)

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;

ЗПКmaxi - максимальное из значений средней месячной оплаты труда кондуктора транспортного средства i-го класса, определенных в соответствии с [пунктом 5](#P486) настоящего приложения, в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением по организациям городского наземного электрического транспорта Российской Федерации, заключенных в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации;

AЧКti - планируемое количество часов работы транспортных средств i-го класса с кондукторами в t-ом году срока действия контракта, час;

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

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

Lti - планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, км;

ФРВк - 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 водителей, работающих в прочих местностях, - 1792 часов).

5. Средняя месячная оплата труда кондуктора транспортного средства i-го класса определяется по формуле (5).

ЗПКi = СЗП х Кзпi x Км, руб. (5)

где:

СЗП - 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.;

Кзпi - коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#P437));

Км - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга - не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8).

6. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (CPti) определяются по формуле (6).

CPti = (РОТВti + РОТКti) x (Стс / 100), руб./км (6)

где

РОТВti - расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

РОТКti - расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

Стс - 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, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

7. Расходы на электроэнергию на движение транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (Рэti) в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

Рэti = 1,18 x Hпi x Цэ x Iэt руб./км (4)

где:

1,18 - коэффициент, учитывающий потери в тяговых подстанциях, в системе электроснабжения, а также расходы электроэнергии на вспомогательные производственные процессы (прочее производственное потребление);

Hпi - потребление электроэнергии на движение транспортных средств i-го класса, КВт.ч/км (для трамваев большого класса принимается равным не менее 2,9, для трамваев особо большого класса - не менее 3,7);

Цэ - цена 1 КВт.ч электроэнергии по состоянию на конец года, предшествующего году заключения контракта, руб. (принимается в соответствии с данными территориальных органов Росстата);

Iэt - индекс цен на электрическую энергию для t-ого года срока действия контракта (принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации).

8. Расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (РТОti) определяются по формуле (5).

РТОti = ФОТррi + РЗЧti, руб./км (5)

где:

ФОТррi - определенные в соответствии с [пунктом 9](#P518) настоящего приложения расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта;

РЗЧti - определенные в соответствии с [пунктом 11](#P576) настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

9. Расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта (ФОТррi) определяются по формуле (6).

, руб./км (6)

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 водителя, а также расходы на заработную плату подменного водителя на период отпуска основного водителя;

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

ЗПР - определенная в соответствии [пунктом 10](#P568) настоящего приложения расчетная часовая оплата труда ремонтного рабочего, руб./час;

Ттi - базовая удельная трудоемкость технического обслуживания транспортного средства i-го класса, час./1000 км (для трамваев большого класса принимается равным не менее 20,0, для трамваев особо большого класса - не менее 26,0);

К3п - коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#P537));

Трi - базовая удельная трудоемкость текущего ремонта транспортных средств i-го класса, час./1000 км (для трамваев большого класса принимается равной не менее 12,0, для трамваев особо большого класса - не менее 13,5);

К3 - коэффициент корректировки базовой трудоемкости текущего ремонта транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#P537));

ФРВрр - 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).

Стс - 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, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

Таблица 2

Коэффициенты корректировки

в зависимости от природно-климатических условий базовых

удельных трудоемкостей технического обслуживания и ремонта

транспортных средств, а также расходов на запасные части

и материалы (К3п, К3, Кзч)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Субъект Российской Федерации | К3п | К3 | Кзч |
| Республика Дагестан, Республика Северная Осетия - Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская обл.; г. Севастополь | 1,0 | 0,9 | 0,9 |
| Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская обл. | 0,9 | 1,1 | 1,1 |
| Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Кемеровская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская и Читинская обл.; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ | 0,9 | 1,2 | 1,25 |
| Республика Саха (Якутия), Магаданская обл., Чукотский автономный округ | 0,8 | 1,3 | 1,4 |
| Прочие | 1,0 | 1,0 | 1,0 |

10. Расчетная часовая оплата труда ремонтного рабочего (ЗПР) определяется по формуле (7).

ЗПР = СЗП x Кзпi х Км, руб. (7)

где:

СЗП - 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.;

Кзпi - коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#P437));

Км - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга - не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8).

11. Расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (РЗЧti) определяются по формуле (8).

РЗЧti = Узчi x Кзч x Кс x Iмt, руб./км, (8)

где:

Узчi - базовые удельные расходы на запасные части и материалы для транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега, руб./км (для трамваев большого класса принимаются равными не менее 4,4, для трамваев особо большого класса - не менее 5,2);

Кзч - коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#P537));

Кс - коэффициент корректирования удельных расходов на запасные части и материалы, расходуемые при техническом обслуживании и ремонте трамваев в зависимости от организации работы трамваев (принимается для одиночных трамваев - 1,0 для трамваев в сцепе - 1,1);

Iмt - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 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.

12. Расходы на содержание контактно-кабельной сети в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега транспортных средств (Рккt) определяются по формуле (9).

Ркк t = 143800 x lкк x Куэ x Кпку x Iмt / Lсуммt, руб./км (9)

где:

143800 - базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, в однопутном исчислении, руб./км;

lкк - общая протяженность контактно-кабельной сети в однопутном исчислении, по предусмотренным контрактом маршрутам, км;

Куэ - коэффициент корректировки базовых удельных расходов в зависимости от условий эксплуатации контактно-кабельной сети (принимается в соответствии с [таблицей 3](#P599));

Кпку - коэффициент корректирования базовых удельных расходов в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 4](#P623));

Iмt - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 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.

Lсуммt - предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта, км.

Таблица 3

Коэффициент корректировки базовых удельных

расходов на содержание контактно-кабельной сети

и трамвайного пути (Куэ)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Условия эксплуатации | Куэ |
| В городах с численностью населения до 200 тыс. жителей | В городах с численностью населения свыше 200 тыс. жителей |
| 1 | Отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых кривых (менее 18 м) | - | 1,0 |
| 2 | Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие малых кривых (менее 18 м) | Отсутствие заслонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых кривых (менее 18 м) | 1,05 |
| 3 | - | Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие малых кривых (менее 18 м) | 1,1 |

Таблица 4

Коэффициент корректирования базовых удельных расходов

в зависимости от природно-климатических условий (Кпку)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Субъект Российской Федерации, особенности территории | Кпку |
| 1 | Республика Алтай, Республика Башкортостан, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Удмуртская Республика, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Пермский, Приморский, Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Кемеровская, Курганская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Свердловская, Томская, Тюменская, Челябинская, Читинская области; Ненецкий, Ханты-Мансийский, Ямало-Ненецкий автономные округа | 1,05 |
| 2 | Прибрежные районы морей с шириной полосы до 5 км | 1,05 |
| 3 | Прочие субъекты Российской Федерации | 1,0 |

13. Расходы на содержание тяговых подстанций в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега транспортных средств (Ртпt) определяются по формуле (10).

Ртпt = 357 x Nтп x Iмt / Lсумм, руб./км (10)

где:

357 - базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций, руб./1 кВт;

Nтп - установленная мощность тяговых подстанций для предусмотренных контрактом маршрутов, кВт;

Lсуммt - предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта, км;

Iмt - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 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.

14. Расходы на содержание трамвайного пути в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (Рпt) рассчитывают по формуле (11).

Рп i t км = 554 000 x lп x Куэ x Кпку x Iмt / Lсуммt, руб./км (11)

где:

554 000 - базовые удельные расходы на содержание и ремонт трамвайного пути, руб./км сети в однопутном исчислении;

lп - суммарная протяженность трамвайного пути в однопутном исчислении, км; lп принимают с учетом степени детализации проводимого расчета: для одного маршрута, группы маршрутов или всей маршрутной сети;

Куэ - коэффициент корректирования базовых удельных расходов в зависимости от условий эксплуатации трамвайного пути;

Кпку - коэффициент корректирования базовых удельных расходов в зависимости от природно-климатических условий

Iмt - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 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;

Lсуммt - предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта, км.

15. Расходы на содержание службы движения в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (Рсдt) определяются по формуле (12).

Рсдti = 105900 x М x СЗП x Iпцt / СЗПРФ / Lсуммt, руб./км (12)

где:

105900 - базовые удельные расходы на содержание службы движения, руб.;

М - общее максимальное количество транспортных средств, установленное реестром маршрутов в отношении маршрутов, предусмотренных контрактом, ед.;

СЗП - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики муниципального образования по месту осуществления перевозок в год, предшествующий первому году срока действия контракта, руб.;

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

СЗПРФ - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата организаций всех отраслей экономики Российской Федерации в год, предшествующий первому году срока действия контракта, руб.;

Lсуммt - предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта, км.

Таблица 5

Отношение суммы прочих расходов по обычным видам

деятельности и косвенных расходов к переменным

расходам (Кпр)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Суммарный годовой пробег трамваев по предусмотренным контрактом маршрутам, тыс. км | Значение Кпр не менее |
| 1 | до 5000 | 0,73 |
| 2 | свыше 5000 до 15000 включительно | 0,89 |
| 3 | свыше 15000 до 25000 включительно | 1,09 |
| 4 | свыше 25000 до 35000 включительно | 1,30 |
| 5 | свыше 35000 | 1,49 |

16. Расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (ПКti) определяется по формуле (13).

ПКРti = Kпр x (Рэti + РТОti), руб./км (13)

где:

Кпр - отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (принимается в соответствии с [таблицей 5](#P673));

Рэti - определенные в соответствии с [пунктом 7](#P502) настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

РТОti - определенные в соответствии с [пунктом 8](#P511) настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

Приложение N 3

к Порядку 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

РАСЧЕТ МАКСИМАЛЬНОЙ СЕБЕСТОИМОСТИ 1 КМ ПРОБЕГА ТРОЛЛЕЙБУСОВ

1. Максимальная себестоимость 1 км пробега транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта (Sti) определяется по формуле (1).

Sti = РОТВti + РОТКt + CPti + Рэti + Ршti + РТОti + Рккt + Ртпt + Рсдt + ПКРti, руб./км (1)

где:

РОТВti - определенные в соответствии с [пунктом 2](#P740) настоящего приложения расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

РОТКti - определенные в соответствии с [пунктом 4](#P806) настоящего приложения расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

CPti - определенные в соответствии с [пунктом 6](#P826) настоящего приложения отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Рэti - определенные в соответствии с [пунктом 7](#P834) настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Ршti - определенные в соответствии с [пунктом 8](#P843) настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

РТОti - определенные в соответствии с [пунктом 9](#P850) настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Рккt - определенные в соответствии с [пунктом 13](#P925) настоящего приложения расходы на содержание контактно-кабельной сети троллейбуса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега транспортных средств;

Ртпt - определенные в соответствии с [пунктом 14](#P960) настоящего приложения расходы на содержание тяговых подстанций в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега транспортных средств;

Рсt - определенные в соответствии с [пунктом 15](#P988) настоящего приложения расходы на содержание службы движения в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега транспортных средств;

ПКРti - определенные в соответствии с [пунктом 16](#P1022) настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортного средства i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

2. Расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (РОТi) определяются по формуле (2).

, руб./км (2)

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;

ЗПВmaxi - максимальное из значений средней месячной оплата труды водителя трамвая i-го класса, определенных в соответствии с [пунктом 3](#P758) настоящего приложения, в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением по организациям городского наземного электрического транспорта Российской Федерации, заключенных в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации <10>;

--------------------------------

<10> Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1, ст. 3; 2017, N 49, ст. 7331.

АЧti - планируемое количество часов работы транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, час;

kпз - 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, при отсутствии такой системы - 1,05);

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации <11>;

--------------------------------

<11> Постановление Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2015 г. N 1234 "О порядке разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочный период и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, N 47, ст. 6598; 2017, N 38, ст. 5627).

Lti - планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, км;

ФРВв - годовой фонд рабочего времени водителя транспортного средства 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. Средняя месячная оплата труда водителя транспортного средства i-го класса определяется по формуле (3).

ЗПВi = СЗП x Кзпi x Км, руб. (3)

где:

СЗП - 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.;

Кзпi - коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрута (принимается в соответствии с [таблицей 1](#P769));

Км - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга - не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8).

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат

работников в зависимости от класса транспортного средства

и вида маршрута (Кзпi)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N п/п | Категория работника | Муниципальные маршруты в границах городского округа города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга Севастополя | Прочие маршруты |
| по 01.01.2022 | с 01.01.2022 | по 01.01.2022 | с 01.01.2022 |
| 1 | Водитель троллейбуса большого класса | 0,9 | 1,05 | 1,2 | 1,4 |
| 2 | Водитель троллейбуса особо большого класса | 1,15 | 1,35 | 1,5 | 1,75 |
| 3 | Кондуктор | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,95 |
| 4 | Ремонтный рабочий | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 1,0 |

4. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

, руб./км (4)

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;

ЗПКmax - максимальное из значений средней месячной оплаты труда кондуктора транспортного средства, определенных в соответствии с [пунктом 5](#P818) настоящего Приложения, в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением по организациям городского наземного электрического транспорта Российской Федерации;

AЧКti - планируемое количество часов работы транспортных средств i-го класса с кондукторами в t-ом году срока действия контракта, час;

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

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

Lti - планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта, км;

ФРВк - 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).

5. Средняя месячная оплата труда кондуктора транспортного средства i-го класса определяется по формуле (5).

ЗПКi = СЗП x Кзпi x Км, руб. (5)

где:

СЗП - 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.;

Кзпi - коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#P769));

Км - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга - не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8).

6. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (CPti) определяются по формуле (6).

CPti = (РОТВti + РОТКti) x Стс / 100, руб./км (6)

где

РОТВti - расходы на оплату труда водителей транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

РОТКti - расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

Стс - 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, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

7. Расходы на электроэнергию на движение транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (Рэti) в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

Рэti = 1,18 x Нпi x Цэ x Iэt, руб./км (4)

где:

1,18 - коэффициент, учитывающий потери в тяговых подстанциях, в системе электроснабжения, а также расходы электроэнергии на вспомогательные производственные процессы (прочее производственное потребление);

Нпi - потребление электроэнергии на движение транспортных средств i-го класса, КВт.ч/км (для троллейбусов большого класса принимается равным не менее 1,7, для троллейбусов особо большого класса - не менее 2,6);

Цэ - цена 1 КВт.ч электроэнергии по состоянию на конец года, предшествующего году заключения контракта, руб. (принимается в соответствии с данными территориальных органов Росстата);

Iэt - индекс цен на электрическую энергию для t-ого года срока действия контракта (принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации).

8. Расходы на износ и ремонт шин транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (Pшti) определяются по формуле (5).

Pшti = Ушi x Iмt, руб./км (5)

где:

Ушi - базовые удельные расходы на шины i-го класса в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса, руб./км (для троллейбусов большого класса принимается равным не менее 0,72 для троллейбусов особо большого класса - не менее 0,9).

Iмt - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 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.

9. Расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (РТОti) определяются по формуле (6).

РТОti = ФОТррi + РЗЧti, руб./км (6)

где:

ФОТррi - определенные в соответствии с [пунктом 10](#P857) настоящего приложения расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта;

РЗЧti - определенные в соответствии с [пунктом 12](#P917) настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

10. Расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта (ФОТррi) определяются по формуле (7).

, руб./км (7)

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 водителя, а также расходы на заработную плату подменного водителя на период отпуска основного водителя;

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

|  |
| --- |
| КонсультантПлюс: примечание.В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка: имеется в виду п. 11, а не п. 10. |

ЗПР - определенная в соответствии [пунктом 10](#P909) настоящего приложения расчетная часовая оплата труда ремонтного рабочего, руб./час;

Ттi - базовая удельная трудоемкость технического обслуживания транспортного средства i-го класса, час./1000 км (для троллейбусов большого класса принимается равным не менее 25,0, для троллейбусов особо большого класса - не менее 30,0);

К3п - коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно- климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#P878));

Трi - базовая удельная трудоемкость текущего ремонта транспортных средств i-го класса, час./1000 км (для троллейбусов большого класса принимается равной не менее 8,0, для троллейбусов особо большого класса - не менее 9,0);

К3 - коэффициент корректировки базовой трудоемкости текущего ремонта транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#P878));

ФРВрр - годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени 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);

Стс - 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, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

Таблица 2

Коэффициенты корректировки

в зависимости от природно-климатических условий базовых

удельных трудоемкостей технического обслуживания и ремонта

транспортных средств, а также расходов на запасные

части и материалы (К3п, К3, Кзч)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Субъект Российской Федерации | К3п | К3 | Кзч |
| Республика Дагестан, Республика Северная Осетия - Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская обл.; г. Севастополь | 1,0 | 0,9 | 0,9 |
| Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская обл. | 0,9 | 1,1 | 1,1 |
| Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Кемеровская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская и Читинская обл.; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ | 0,9 | 1,2 | 1,25 |
| Республика Саха (Якутия), Магаданская обл., Чукотский автономный округ | 0,8 | 1,3 | 1,4 |
| Прочие | 1,0 | 1,0 | 1,0 |

11. Расчетная часовая оплата труда ремонтного рабочего (ЗПР) определяется по формуле (8).

ЗПР = СЗП x КЗпi x Км, руб. (8)

где:

СЗП - 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.;

Кзпi - коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрута (принимается в соответствии с [таблицей 1](#P769));

Км - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга - не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8).

12. Расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (РЗЧti) определяются по формуле (9).

РЗЧti = Узчi x Кзч x Iмt, руб./км (9)

где:

УЗЧi - базовые удельные расходы на запасные части и материалы для транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега, руб./км (для троллейбусов большого класса принимаются равными не менее 3,3, для троллейбусов особо большого класса - не менее 3,6);

Кзч - коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#P878));

Iмt - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 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.

13. Расходы на содержание контактно-кабельной сети в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега транспортных средств (Рккt) определяются по формуле (10).

Рккt = 164600 x lкк x Куэ x Кпку x Iмt / Lсуммt, руб./км (10)

где:

164600 - базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, в однопутном исчислении, руб./км;

lкк - общая протяженность контактно-кабельной сети в однопутном исчислении, по предусмотренным контрактом маршрутам, км;

Куэ - коэффициент корректировки базовых удельных расходов в зависимости от условий эксплуатации контактно-кабельной сети (принимается в соответствии с [таблицей 3](#P939);

Кпку - коэффициент корректирования базовых удельных расходов в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 4](#P972));

Iмt - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 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;

Lсуммt - предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта, км.

Таблица 3

Коэффициент корректировки базовых удельных расходов

на содержание контактно-кабельной сети (Куэ)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Условия эксплуатации | Куэ |
| В городах с численностью населения до 200 тыс. жителей | В городах с численностью населения свыше 200 тыс. жителей |
| 1 | Отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых радиусов поворота (менее 14 м) | - | 1,0 |
| 2 | Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие малых радиусов поворота (менее 14 м) | Отсутствие уклонов более 3%, средний уклон менее 1%, отсутствие малых радиусов поворота (менее 14 м) | 1,05 |
| 3 | - | Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3%, средний уклон более 1%), наличие малых радиусов поворота (менее 14 м) | 1,1 |

14. Расходы на содержание тяговых подстанций в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега транспортных средств (Pтпt) определяются по формуле (11).

Pтпt = 357 x Nтп x Iмt / Lсумм, руб./км (11)

где:

357 - базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций, руб./1 кВт;

Nтп - установленная мощность тяговых подстанций для предусмотренных контрактом маршрутов, кВт;

Lсумм - предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта, км;

Iмt - индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 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.

Таблица 4

Коэффициент корректирования базовых удельных расходов

в зависимости от природно-климатических условий (Кпку)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Субъект Российской Федерации, особенности территории | Кпку |
| 1 | Республика Алтай, Республика Башкортостан, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Удмуртская Республика, Республика Хакасия; Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Пермский, Приморский, Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Кемеровская, Курганская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Свердловская, Томская, Тюменская, Челябинская, Читинская области; Ненецкий, Ханты-Мансийский, Ямало-Ненецкий автономные округа | 1,05 |
| 2 | Прибрежные районы морей с шириной полосы до 5 км | 1,05 |
| 3 | Прочие субъекты Российской Федерации | 1,0 |

15. Расходы на содержание службы движения в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (Рсдt) определяются по формуле (12).

Рсдti = 105900 x М x СЗП x Iпцt / СЗПРФ / Lсуммt, руб./км (12)

где:

105900 - базовые удельные расходы на содержание службы движения, руб.;

М - общее максимальное количество транспортных средств, установленное реестром маршрутов в отношении маршрутов, предусмотренных контрактом, ед.;

СЗП - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики муниципального образования по месту осуществления перевозок в год, предшествующий первому году срока действия контракта, руб.;

Iпцt - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

СЗПРФ - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата организаций всех отраслей экономики Российской Федерации в год, предшествующий первому году срока действия контракта, руб.;

Lсуммt - предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта, км.

Таблица 5

Отношение суммы прочих расходов

по обычным видам деятельности и косвенных расходов

к переменным расходам (Кпр)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | Суммарный годовой пробег троллейбусов по предусмотренным контрактом маршрутам, тыс. км | Значение Кпр не менее |
| 1 | до 20000 | 1,55 |
| 2 | свыше 20000 до 40000 включительно | 1,44 |
| 3 | свыше 40000 до 60000 включительно | 1,66 |
| 4 | свыше 60000 | 1,89 |

16. Расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (ПКРti) определяется по формуле (13).

ПКРti = Кпр x (Рэti + Ршti + ФОТppi + РТОti), руб./км (13)

где:

Кпр - отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (принимается в соответствии с [таблицей 5](#P1002));

Рэti - определенные в соответствии с [пунктом 7](#P834) настоящего приложения расходы на электроэнергию на движение транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

Ршti - определенные в соответствии с [пунктом 8](#P843) настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

РТОti - определенные в соответствии с [пунктом 9](#P850) настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.