|  |
| --- |
| УТВЕРЖДЕН  приказом Минтранса России  от \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_№\_\_\_\_\_\_\_\_ |

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](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=354535&date=24.01.2021&demo=2&dst=100137&fld=134) Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом  
и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации  
и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

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), а если эта плата подлежит перечислению  
подрядчику, − по формуле (2).





где:

 − определенная в соответствии с [пунктом 7](#Par107) настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств i-го класса за весь срок действия контракта, руб.;

 − затраты подрядчика на приобретение, установку и эксплуатацию  
в транспортных средствах i-го класса дополнительного оборудования, обязанность

использования которого предусмотрена нормативными правовыми актами или условиями контракта, включая контрольно-кассовую технику, оборудование для использования в автоматизированных системах оплаты и контроля оплаты проезда, оборудование, используемое для информирования пассажиров в процессе перевозки, оборудование, используемое для обеспечения доступности транспортного средства для инвалидов, оборудование, используемое в автоматизированных системах мониторинга пассажиропотока, оборудование, используемое для мониторинга дорожной ситуации (видеорегистраторы) и прочее аналогичное оборудование, руб.;

 − 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](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=355977&date=24.01.2021&demo=2) Российской Федерации, 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  принимается равным нулю);

 − определенная в соответствии с [пунктом 4](#Par67) настоящего Порядка планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая  
в распоряжении подрядчика, руб.;

 − количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

В случае, если контракт заключается на обслуживание маршрутов нескольких видов транспорта, НМЦК составляет сумму НМЦК по каждому из видов транспорта.

4. В случае если до осуществления закупок, перевозки по предусмотренным контрактом маршрутам выполнялись в течение периода не менее 12 месяцев, 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 (3) или (4).





где:

 − фактическая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, полученная на j-том маршруте в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК, руб.;

 − индекс изменения тарифов на перевозки пассажиров и багажа за каждый год срока действия контракта, определенный на основе регулируемых тарифов, установленных нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, если иное не установлено законом данного субъекта Российской Федерации, принятым в соответствии со [статьей 15](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=354535&date=24.01.2021&demo=2&dst=100147&fld=134) Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» или, в случае отсутствия такового акта, принимаемый равным индексу потребительских цен на платные услуги населению для t-ого года срока действия контракта, определяемому в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

 − определенный в соответствии с [пунктом 5](#Par91) настоящего Порядка фактический пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j-ому маршруту в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК, место-км;

 − определенный в соответствии с [пунктом 6](#Par99) 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;

 − количество предусмотренных контрактом маршрутов;

 − срок действия контракта, лет.

В случае если до осуществления закупок перевозки по предусмотренным контрактом маршрутам не выполнялись или выполнялись в течение периода менее 12 месяцев, планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, определяется по формуле (5).



где:

 − определенная в соответствии с [пунктом 7](#Par107) настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств i-го класса за весь срок действия контракта, руб.;

 − коэффициент возмещения стоимости работы выручкой от оплаты проезда, рассчитанный как соотношение общей фактической платы за проезд пассажиров и провоз багажа по ранее установленным маршрутам к общей фактической себестоимости работы, совершенной всеми транспортными средствами на ранее установленных маршрутах за период, равный не менее 12 месяцев до даты начала проведения расчетов НМЦК;

 − количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

5. Фактический пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j-ому маршруту в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК (), определяется по формуле (6).



где:

 − фактический пробег транспортных средств i-го класса по j-ому маршруту в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК, км;

 − максимальная вместимость транспортных средств i-го класса, мест (определяется в соответствии с документацией завода-изготовителя для перевозок в междугородном сообщении по числу мест для сидения,  
в городском и пригородном сообщениях − с учетом мест для стоящих пассажиров);

 − 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 (), определяется по формуле (7).



где:

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

 − максимальная вместимость транспортных средств i-го класса, мест (определяется в соответствии с документацией завода-изготовителя для перевозок  
в междугородном сообщении - по числу мест для сидения, в городском  
и пригородном сообщениях - с учетом мест для стоящих пассажиров);

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

7. Максимальная стоимость работы транспортных средств i-го класса за весь срок действия контракта () определяется по формуле (8).

, руб. (8)

где:

 − определенные в соответствии с [приложениями № 1](#Par151), [2](#Par500) и [3](#Par839) 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;

 − уровень рентабельности. До 1 января 2022 г. при расчете принимают значение 1,048; после 1 января 2022 г. - 1,096;

 − предусмотренный контрактом планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться  
в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения 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, 0,91 − в пригородном сообщении и 0,95 − в междугородном сообщении;

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

 − определенная в соответствии с [пунктом 8](#Par128) настоящего Порядка средняя рыночная стоимость новых транспортных средств i-го класса на дату начала проведения расчета НМЦК, руб.;

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным прогнозному индексу цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза));

 − для автобусов 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. №1[[1]](#footnote-2), лет; для троллейбусов и трамваев − срок службы[[2]](#footnote-3) транспортных средств i-го класса (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par186)), лет;

Таблица 1

Срок службы трамваев и троллейбусов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Вид транспорта | Класс транспортных средств | Срок службы, лет |
| 1 | Трамвай | Всех классов | 30 |
| 2 | Троллейбус | Всех классов | 15 |

 - срок действия контракта, лет;

 − общее количество месяцев исполнения контракта, в том числе неполных.

8. Средняя рыночная стоимость новых транспортных средств i-го класса  
на дату начала проведения расчета НМЦК () определяется одним из следующих способов:

как среднеарифметическое значение цен, указанных в рекламе, каталогах  
и в других предложениях поставщиков транспортных средств, обращенных  
к неопределенному кругу лиц и признаваемых в соответствии с гражданским законодательством публичными офертами;

как среднеарифметическое значение цен, указанных в полученных по запросу заказчика ответах поставщиков транспортных средств.

В расчет принимаются цены на транспортные средства, вместимость, оснащение и иные характеристики которых соответствуют условиям контракта.

Среднеарифметическое значение цен рассчитывается на основании не менее двух предложений цены поставщиков транспортных средств, значения которых различаются в пределах не более 15 %. При отсутствии двух предложений поставщиков, допускается включать в расчет стоимость поставки подвижного состава, соответствующего условиям контракта, по государственным контрактам  
на поставку подвижного состава за предшествующие два года, умноженную  
на индекс цен на продукцию машиностроения соответствующих лет.

|  |
| --- |
| ПРИЛОЖЕНИЕ № 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 () определяется по формуле (1).

, руб./км (1)

где:

 − определенные в соответствии с [пунктом 2](#Par168) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 4](#Par253) настоящего приложения расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 6](#Par274) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 7](#Par282) настоящего приложения расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 8](#Par355) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 9](#Par362) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 10](#Par370) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 14](#Par444) 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.

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту только в случае, если контрактом на перевозчика возлагается обязанность выполнять соответствующий вид деятельности. При расчете каждого слагаемого необходимо учитывать период, в течение которого на перевозчика возложена соответствующая обязанность.

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

, руб./км (2)

где:

12 − количество месяцев в году;

 − средняя месячная оплата труда водителя автобуса i-го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенная в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

 − планируемое количество часов работы автобусов i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с временем пробега по маршруту и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом изменений планового времени пробега в период действия контракта при вводе выделенных полос транспорта общего пользования, иных мер по созданию приоритетных условий движения транспорта общего пользования), час.;

 − коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей  
и медицинских осмотров водителя (при использовании автоматизированной системы контроля за оплатой проезда с оборудованием, ежедневно устанавливаемым и демонтируемым водителем на транспортные средства, принимается равным 1,08, в иных случаях − 1,06);

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

 − предусмотренный контрактом планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км;

 - годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40-часовой, продолжительности рабочего времени в неделю, с учетом ежегодного отпуска 28 календарных дней и обязательного дополнительно предоставляемого водителям отпуска 7 календарных дней (принимается равным 1772 часа).

3. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=356285&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=326022&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, средняя месячная оплата труда водителя автобуса i-го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации (для водителей автобуса соответствующего класса), либо определяется по формуле (3).



где:

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

 − коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par198));

 − 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 других городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8, для прочих муниципальных образований - 1,0).

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат

работников в зависимости от класса транспортного средства

и вида маршрута (, )

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Категория работника | Муниципальные маршруты в границах городских округов, а также маршруты в границах городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя | Прочие маршруты (следующие за пределы городских округов) |
| 1 | Водитель автобуса особо малого класса | 0,85 | 1,08 |
| 2 | Водитель автобуса малого класса | 0,98 | 1,15 |
| 3 | Водитель автобуса среднего класса | 1,05 | 1,28 |
| 4 | Водитель автобуса большого класса | 1,43 | 1,85 |
| 5 | Водитель автобуса особо большого класса | 1,5 | 1,95 |
| 6 | Кондуктор | 0,7 | 0,95 |
| 7 | Ремонтный рабочий | 0,8 | 1 |

4. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

, руб./км (4)

где:

12 − количество месяцев в году;

 − средняя месячная оплата труда кондуктора (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), устанавливаемая на уровне не менее чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования региональным либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенном в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения, руб.;

 − планируемое количество часов работы автобусов i-го класса с кондукторами в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с временем пробега по маршруту и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом изменений планового времени пробега в период действия контракта при вводе выделенных полос транспорта общего пользования, иных мер по созданию приоритетных условий движения транспорта общего пользования), час.;

1,06 − коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени;

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

 − предусмотренный контрактом планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км;

 − годовой фонд рабочего времени кондуктора при соблюдении нормальной, 40-часовой продолжительности рабочего времени в неделю, с учетом ежегодного отпуска 28 календарных дней и обязательного дополнительно предоставляемого водителям отпуска 7 календарных дней (принимается равным 1772 часа).

5. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=356285&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=326022&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, средняя месячная оплата труда кондуктора (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определяется по формуле (5).



где:

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

 − коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов транспортных средств в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par198));

 − 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 других городов  
с численностью населения свыше миллиона человек − не менее 0,8, для прочих муниципальных образований − 1,0).

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).



где:

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

 − расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

 − суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве  
и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый  
в соответствии с законодательством Российской Федерации, %.

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



где:

 − цена 1 литра топлива, указанная в последней, предшествующей дате расчета НМЦК, официальной публикации территориального органа Росстата, либо полученная на основании официального запроса в территориальный орган Росстата, руб.

Цену, а также вид и марку топлива принимают в соответствии с видом и маркой топлива, исходя из класса и вместимости автобуса, указанным в [таблице 1.1](#Par308), независимо от фактически применяемого вида и марки топлива за следующими исключениями:

1) В случае, если конкурсной документацией устанавливается требование использования автобусов, работающих на газовом топливе, при расчете используют цену газового топлива. При этом, транспортную норму расхода топлива , корректируют с учетом следующих положений:

для сжиженного углеводородного газа (СУГ) 1 л бензина АИ-92 соответствует 1,22 л газа;

для компримированного природного газа (КПГ) 1 л бензина АИ-92 соответствует 1,0 м3 газа.

2) Для автобусов малого класса расчет производится применительно к бензину АИ-92, за исключением случаев, если конкурсной документацией устанавливается требование использования автобусов, работающих на дизельном топливе, либо на газовом топливе;

 − транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса i-го класса в расчете на 100 км, л/100 км; принимается равной не менее указанной в [таблице 1.1](#Par308);

 − поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме, учитывающий особенности эксплуатации, % (определяется  
в соответствии с [пунктом 40](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=43547&date=24.01.2021&demo=2&dst=100158&fld=134) Инструкции по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте, утвержденной приказом Минтранса России от 24 июня 2003 г. № 153);

 − норма расхода топлива на работу отопителей салона, л/ч (для автобусов особо малого и малого класса принимается равной 0, для автобусов среднего класса - 2,5, для автобусов большого и особо большого классов - 3,5);

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

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

12 − количество месяцев в году;

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

Таблица 1.1

Транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса ()

(введена [Приказом](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=371141&date=24.01.2021&demo=2&dst=100032&fld=134) Минтранса России от 06.11.2020 № 470)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Класс автобуса | Вместимость, пасс. (при 5 пассажирах на м2 площади пола, предназначенной для стоящих пассажиров) | Вид и марка топлива | , л/100км |
| Особо малый | независимо от вместимости | Бензин АИ-92 | 14,5 |
| Малый | 13 – 22 | Бензин АИ-92 | 17,0 |
| свыше 22 | Бензин АИ-92 | 32,0 |
| 13 - 22 | Дизельное | 14,2 |
| свыше 22 | Дизельное | 23,2 |
| Средний | до 54 включительно | Дизельное | 26,2 |
| свыше 54 | Дизельное | 29,6 |
| Большой | до 54 включительно | Дизельное | 33,6 |
| 55 - 120 | Дизельное | 39,8 |
| свыше 120 | Дизельное | 46,1 |
| Особо большой | независимо от вместимости | Дизельное | 47,5 |

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 () определяются по формуле (8).



где:

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

 − расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в 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 () определяются по формуле (9).



где:

 − базовые удельные расходы на шины i-го класса в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса, включая НДС, руб./км (для автобусов особо малого класса принимаются равными не менее 0,15, для автобусов малого класса - не менее 0,28, для автобусов среднего класса - не менее 0,66, для автобусов большого класса - не менее 0,84, для автобусов особо большого класса - не менее 0,94).

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза)).

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 () определяются по формуле (10).



где:

 − определенные в соответствии с [пунктом 11](#Par377) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 13](#Par435) 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 транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта () 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;

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

ЗПР − определенная в соответствии с [пунктом 12](#Par393) настоящего приложения средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес.;

 − базовая удельная трудоемкость технического обслуживания транспортных средств i-го класса, час./1000 км (для автобусов особо малого класса принимаются равной не менее 5,9, для автобусов малого класса − не менее 8,0, для автобусов среднего класса − не менее 9,3, для автобусов большого класса − не менее 13,3, для автобусов особо большого класса − не менее 19,1);

Кто − коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#Par404));

 − 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);

Ккр - коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости текущего ремонта транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#Par404));

 − годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего при соблюдении нормальной, 40-часовой, продолжительности рабочего времени  
в неделю (принимается равным 1812 часов);

 − суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве  
и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый  
в соответствии с законодательством Российской Федерации, %.

12. Средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего (ЗПР) (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) устанавливается на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определяется по формуле (12).



где:

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

 − коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par198));

 − коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для Санкт-Петербурга − не менее 0,7, для других городов  
с численностью населения свыше миллиона человек − не менее 0,8, для прочих муниципальных образований − 1,0).

Таблица 2

Коэффициенты корректировки в зависимости

от природно-климатических условий базовых удельных

трудоемкостей технического обслуживания и текущего ремонта

транспортных средств, а также базовых удельных расходов

на запасные части и материалы (*КТО, ККР, КЗЧ*)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Субъект Российской Федерации | Кто | Ккр | КЗЧ |
| Республика Дагестан, Республика Северная Осетия - Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская области; город федерального значения Севастополь | 1,0 | 0,9 | 0,9 |
| Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская области | 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 области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ | 0,9 | 1,2 | 1,25 |
| Республика Саха (Якутия), Магаданская область, 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 () определяются по формуле (13).



где:

 − базовые удельные расходы на запасные части и материалы для транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега, включая НДС, руб./км (для автобусов особо малого класса принимаются равными не менее 2,2, для автобусов малого класса - не менее 3,2, для автобусов среднего класса - не менее 3,6, для автобусов большого класса - не менее 6,4, для автобусов особо большого класса - не менее 8,6);

 − коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#Par404));

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза)).

14. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами в составе расходов, определенном Приложением №4, для транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта () определяются по формуле (14).



где:

 − отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (принимается в соответствии с [таблицей 3](#Par458));

 − определенные в соответствии с [пунктом 7](#Par282) настоящего приложения расходы на топливо для транспортных средств i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 8](#Par355) 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;

 - определенные в соответствии с [пунктом 9](#Par362) 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;

 - определенные в соответствии с [пунктом 10](#Par370) 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.

Таблица 3

Отношение суммы прочих расходов по обычным видам

деятельности и косвенных расходов к переменным

расходам (Кпр)

|  |  |
| --- | --- |
| Предусмотренный контрактом суммарный планируемый пробег транспортных средств всех классов в t-ом году срока действия контракта на данном маршруте, тыс. км | Кпр |
| До 50 | 0,755 |
| Свыше 50 до 150 | 0,745 |
| Свыше 150 до 850 | 0,710 |
| Свыше 850 до 1650 | 0,635 |
| Свыше 1650 до 2450 | 0,580 |
| Свыше 2450 до 3250 | 0,515 |
| Свыше 3250 до 4050 | 0,460 |
| Свыше 4050 до 4850 | 0,420 |
| Свыше 4850 до 5650 | 0,375 |

|  |
| --- |
| ПРИЛОЖЕНИЕ № 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).



где:

 − определенные в соответствии с [пунктом 2](#Par519) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 4](#Par586) настоящего приложения расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 6](#Par607) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 7](#Par615) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 8](#Par624) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 12](#Par699) настоящего приложения расходы на содержание контактно-кабельной сети в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 13](#Par757) настоящего приложения расходы на содержание тяговых подстанций в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 14](#Par767) настоящего приложения расходы на содержание и ремонт трамвайного пути в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 15](#Par779) настоящего приложения расходы на содержание службы движения в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 16](#Par790) 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 в расчете на 1 км пробега.

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту только в случае, если контрактом на перевозчика возлагается обязанность выполнять соответствующий вид деятельности. При расчете каждого слагаемого необходимо учитывать период, в течение которого на перевозчика возложена соответствующая обязанность.

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

, руб./км (2)

где:

12 - количество месяцев в году;

 − средняя месячная оплата труда водителя трамвая i-го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенная в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

 − планируемое количество часов работы трамваев i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с временем пробега по маршруту и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом изменений планового времени пробега в период действия контракта при вводе выделенных полос транспорта общего пользования, иных мер по созданию приоритетных условий движения транспорта общего пользования), час.;

 − коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (при использовании автоматизированной системы контроля за оплатой проезда с оборудованием, ежедневно устанавливаемым и демонтируемым водителем на транспортные средства, принимается равным 1,08, в иных случаях - 1,06);

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

 − предусмотренный контрактом планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км;

 − годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю, с учетом ежегодного отпуска 28 календарных дней и обязательного дополнительно предоставляемого водителям отпуска 7 календарных дней (принимается равным 1772 часа).

3. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=356285&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=326022&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, средняя месячная оплата труда водителя трамвая i-го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации (для водителей трамвая соответствующего класса), либо определяется по формуле (3).



где:

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

 − коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par549));

 − 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 других городов с численностью населения свыше миллиона человек − не менее 0,8, для прочих муниципальных образований − 1,0).

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат

работников в зависимости от класса транспортного средства

и вида маршрутов (, )

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Категория работника | Муниципальные маршруты в границах городских округов, а также маршруты в границах городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя | Прочие маршруты (следующие за пределы городских округов) |
| 1 | Водитель трамвая большого класса | 0,9 | 0,95 |
| 2 | Водитель трамвая особо большого класса | 1,0 | 1,05 |
| 3 | Кондуктор | 0,8 | 0,85 |
| 4 | Ремонтный рабочий | 0,9 | 0,9 |

4. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

, руб./км (4)

где:

12 − количество месяцев в году;

 − средняя месячная оплата труда кондуктора (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), устанавливаемая на уровне не менее чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования региональным либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения − определенном в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения, руб.;

 − планируемое количество часов работы трамваев i-го класса с кондукторами в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с временем пробега по маршруту и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом изменений планового времени пробега в период действия контракта при вводе выделенных полос транспорта общего пользования, иных мер по созданию приоритетных условий движения транспорта общего пользования), час.;

1,06 − коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени;

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

 − предусмотренный контрактом планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км;

 − годовой фонд рабочего времени кондуктора при соблюдении нормальной, 40-часовой продолжительности рабочего времени в неделю, с учетом ежегодного отпуска 28 календарных дней и обязательного дополнительно предоставляемого водителям отпуска 7 календарных дней (принимается равным 1772 часа).

5. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=356285&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=326022&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, средняя месячная оплата труда кондуктора (с учетом всех видов премий, надбавок  
и компенсаций) выбирается наибольшая из определенной в соответствии  
с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением  
по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определяется по формуле (5).



где:

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

 − коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов транспортных средств в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par198));

 − 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 других городов  
с численностью населения свыше миллиона человек − не менее 0,8, для прочих муниципальных образований − 1,0).

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 (*СРti*) определяются по формуле (6).



где:

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

 - расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

 - суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, %.

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



где:

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

 − потребление электроэнергии на движение транспортных средств  
i-го класса, КВт.ч/км (для трамвайных вагонов большого класса принимается равным не менее 2,7, для трамвайных вагонов особо большого класса − не менее 4,6, для трамвайных поездов – как сумма потреблений энергии каждого из вагонов в составе поезда);

 − цена 1 КВт.ч электроэнергии, включая НДС, по состоянию на конец года, предшествующего году заключения контракта, руб. (принимается в соответствии с фактическими удельными расходами предприятия электротранспорта за прошлый год, а при отсутствии таких данных – в соответствии с данными территориальных органов Росстата);

 − 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 (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен на электрическую энергию для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен на электрическую энергию, указанному для последнего года прогноза)).

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 (8).

*,* руб./км (8)

где:

 − определенные в соответствии с [пунктом 9](#Par631) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 11](#Par689) 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.

КРi − определенные в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения расходы на капитальный ремонт трамвая 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 (*ФОТppi*) определяются по формуле (9).

*,* руб./км (9)

где:

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

12 − количество месяцев в году;

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

*ЗПР* − определенная в соответствии с [пунктом](#Par393) 10 настоящего приложения средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес.;

 − 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, для трамвайных поездов – как сумма трудоемкостей каждого из вагонов  
в составе поезда, увеличенных на 2 % для каждого из вагонов, кроме первого);

КТО − коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#Par650));

 − годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени  
в неделю (принимается равным 1812 часов);

 − суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве  
и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый  
в соответствии с законодательством Российской Федерации, %.

Таблица 2

Коэффициенты корректировки

в зависимости от природно-климатических условий базовых

удельных трудоемкостей технического обслуживания и текущего

ремонта транспортных средств, а также базовых удельных

расходов на запасные части и материалы (*КТО, КЗЧ*)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Субъект Российской Федерации | *К­ТО* |  |
| Республика Дагестан, Республика Северная Осетия - Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская области; город федерального значения Севастополь | 1,0 | 1,0 |
| Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская области | 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 области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ | 1,2 | 1,25 |
| Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ | 1,3 | 1,3 |
| Прочие | 1,0 | 1,0 |

10. Средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего (ЗПР) (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) устанавливается на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определяется по формуле (10).



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.;

*КЗП* − коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии  
с [таблицей 1](#Par549));

*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 других городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8, для прочих муниципальных образований - 1,0).

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 (11).

, руб./км (11)

где:

 − базовые удельные расходы на запасные части и материалы для транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега, включая НДС, руб./км (для трамваев большого класса принимаются равными не менее 17,0, для трамваев особо большого класса - не менее22,0, для трамвайных поездов – как сумма расходов на каждый из вагонов в составе поезда, увеличенная на 2% для каждого из вагонов, кроме первого);

 − коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#Par650));

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2020 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза)).

12. Расходы на капитальный ремонт трамвая i-го класса в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (КРi) определяются по формуле (12).

, руб./км (12)

где:

 − определенная в соответствии с [пунктом 8](#Par128) настоящего Порядка средняя рыночная стоимость новых транспортных средств i-го класса на дату начала проведения расчета НМЦК, руб.;

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным прогнозному индексу цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза));

38 % − норматив затрат на капитальный ремонт трамвайного вагона от стоимости нового вагона, %;

1 000 000 – норматив пробега трамвайного вагона до капитального ремонта, км.

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

, руб./км (13)

где:

149 550 − базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, в однопутном исчислении, руб./км;

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

 − коэффициент корректировки базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от условий эксплуатации контактно-кабельной сети (принимается в соответствии с [таблицей 3](#Par714));

 − коэффициент корректирования базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 4](#Par739));

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза));

 − суммарный планируемый пробег трамвая всех классов по всем маршрутам, предусмотренным Документом планирования перевозок, в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км.

Таблица 3

Коэффициент корректировки базовых удельных

расходов на содержание контактно-кабельной сети

в зависимости от условий эксплуатации

контактно-кабельной сети (*Куэ*)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Условия эксплуатации |  |
| 1 | Отсутствие уклонов более 3 %, средний уклон менее 1 % | 1,0 |
| 2 | Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3 %, средний уклон более 1 %) | 1,05 |

Таблица 4

Коэффициент корректирования базовых удельных

расходов на содержание контактно-кабельной сети

и на содержание и ремонт трамвайного пути в зависимости

от природно-климатических условий (*Кпку*)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № 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 области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ | 1,05 |
| 2 | Прибрежные районы морей с шириной полосы до 5 км | 1,05 |
| 3 | Прочие субъекты Российской Федерации | 1,0 |

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

, руб./км (14)

где:

371 − базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций, руб./1кВт установленной мощности тяговых подстанций;

 − установленная мощность тяговых подстанций для предусмотренных контрактом маршрутов, кВт;

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза));

 − суммарный планируемый пробег трамвая всех классов по всем маршрутам, предусмотренным Документом планирования перевозок, в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км.

15. Расходы на содержание и ремонт трамвайного пути в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (*РПt*) рассчитывают по формуле (15).

, руб./км (15)

где:

2 450 000 - базовые удельные расходы на содержание и ремонт трамвайного пути (включая капитальный ремонт), в однопутном исчислении, руб./км;

 − суммарная протяженность трамвайного пути в однопутном исчислении (в расчет принимается протяженность всех путей трамвайной сети, в рамках которой планируется эксплуатация маршрутов в соответствии с контрактом, включая деповские, служебные и прочие пути), км;

 − коэффициент корректировки базовых удельных расходов на содержание и ремонт трамвайного пути в зависимости от условий эксплуатации трамвайного пути (принимается в соответствии с [таблицей 3](#Par714));

 − коэффициент корректирования базовых удельных расходов на содержание и ремонт трамвайного пути в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 4](#Par739));

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2019 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза));

 − суммарный планируемый пробег трамвая всех классов по всем маршрутам, предусмотренным Документом планирования перевозок, в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км.

16. Расходы на содержание собственной службы движения (без учета содержания зданий конечных станций) в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (*РСДt*) определяются по формуле (16).

*,* руб./км (16)

где:

75 000 − базовые удельные расходы на содержание собственной службы движения, руб.;

 − общее максимальное количество поездов трамвая всех классов, одновременно работающих на маршрутах (выпуск транспортных средств в час пик) в соответствии с контрактом (может определяться в соответствии с Документом планирования регулярных перевозок по дням недели и периоду суток, для которого установлен минимальный интервал движения), ед.;

 − 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.;

 − индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый равным произведению определяемых Росстатом индексов потребительских цен за период с декабря 2019 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса потребительских цен для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

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

*LсуммКt* − суммарный планируемый пробег трамвая всех классов по всем маршрутам, предусмотренным контрактом, в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, предусмотренных контрактом, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км.

17. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами в составе расходов, определенном Приложением №4, для транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (*ПКРti*) определяется по формуле (17).

, руб./км (17)

где:

*ЧПДi* – удельная численность персонала депо и парков на единицу максимального количества транспортных средств i-го класса, одновременно работающих на маршрутах в соответствии с условиями контракта (на единицу выпуска транспортных средств), чел/ед. (принимается равным 1,6);

*ЗПП* − средняя месячная оплата труда прочего персонала транспортного предприятия (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенная в соответствии с пунктом 16 настоящего приложения, руб.;

12 − количество месяцев в году;

*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, %;

*ПВi* – прочие удельные расходы на единицу максимального количества транспортных средств, одновременно работающих на маршрутах (на единицу выпуска транспортных средств), руб./ед. (принимается для одиночных трамвайных вагонов - в соответствии с таблицей 5, для трамвайных поездов – как сумма удельных расходов для каждого из вагонов в составе поезда);

*Мti* − общее максимальное количество транспортных средств i-го класса, одновременно работающих на маршрутах (выпуск транспортных средств в час пик) в соответствии с контрактом на период t (может определяться в соответствии с Документом планирования регулярных перевозок по дням недели и периоду суток, для которого установлен минимальный интервал движения), ед.;

*Iпцtd* − индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый равным произведению определяемых Росстатом индексов потребительских цен за период с декабря 2019 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса потребительских цен для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

*Lti* − предусмотренный контрактом планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км.

Таблица 5

Прочие удельные расходы на единицу выпуска транспортных средств

|  |  |
| --- | --- |
| Класс трамвайного вагона | ПВti, руб./ед. |
| Большой | 850 000 |
| Особо большой | 1 450 000 |

|  |
| --- |
| ПРИЛОЖЕНИЕ № 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).



где:

 − определенные в соответствии с [пунктом 2](#Par858) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 4](#Par925) настоящего приложения расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 6](#Par946) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 7](#Par954) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 8](#Par963) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 9](#Par971) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 13](#Par1045) настоящего приложения расходы на содержание контактно-кабельной сети в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 14](#Par1102) настоящего приложения расходы на содержание тяговых подстанций в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 15](#Par1112) настоящего приложения расходы на содержание службы движения в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

 − определенные в соответствии с [пунктом 16](#Par1123) 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.

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту только в случае, если контрактом на перевозчика возлагается обязанность выполнять соответствующий вид деятельности. При расчете каждого слагаемого необходимо учитывать период, в течение которого на перевозчика возложена соответствующая обязанность.

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

, руб./км (2)

где:

12 − количество месяцев в году;

 − средняя месячная оплата труда водителя троллейбуса i-го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенная в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

*АЧti* - планируемое количество часов работы троллейбусов i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с временем пробега по маршруту и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом изменений планового времени пробега в период действия контракта при вводе выделенных полос транспорта общего пользования, иных мер по созданию приоритетных условий движения транспорта общего пользования), час.;

 − коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (при использовании автоматизированной системы контроля за оплатой проезда с оборудованием, ежедневно устанавливаемым и демонтируемым водителем на транспортные средства, принимается равным 1,08, в иных случаях - 1,06);

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

 − предусмотренный контрактом планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км;

 − годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю, с учетом ежегодного отпуска 28 календарных дней и обязательного дополнительно предоставляемого водителям отпуска 7 календарных дней (принимается равным 1772 часа).

3. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=356285&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=326022&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, средняя месячная оплата труда водителя троллейбуса i-го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации (для водителей троллейбуса соответствующего класса), либо определяется по формуле (3).



где:

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

 − коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрута (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par888));

 − 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 других городов с численностью населения свыше миллиона человек - не менее 0,8, для прочих муниципальных образований - 1,0).

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат

работников в зависимости от класса транспортного средства

и вида маршрута (*КЗПi, КЗП*)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Категория работника | Муниципальные маршруты в границах городских округов, а также маршруты в границах городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя | Прочие маршруты (следующие за пределы городских округов) |
| 1 | Водитель троллейбуса большого класса | 1,0 | 1,05 |
| 2 | Водитель троллейбуса особо большого класса | 1,1 | 1,15 |
| 3 | Кондуктор | 0,8 | 0,85 |
| 4 | Ремонтный рабочий | 0,9 | 0,9 |

4. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

, руб./км (4)

где:

12 − количество месяцев в году;

*ЗПК* − средняя месячная оплата труда кондуктора (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), устанавливаемая на уровне не менее чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования региональным либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенном в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения, руб.;

 − планируемое количество часов работы троллейбусов i-го класса с кондукторами в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с временем пробега по маршруту и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом изменений планового времени пробега в период действия контракта при вводе выделенных полос транспорта общего пользования, иных мер по созданию приоритетных условий движения транспорта общего пользования), час.;

1,06 − коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени;

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

 − предусмотренный контрактом планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км;

 − годовой фонд рабочего времени кондуктора при соблюдении нормальной, 40-часовой продолжительности рабочего времени в неделю, с учетом ежегодного отпуска 28 календарных дней и обязательного дополнительно предоставляемого водителям отпуска 7 календарных дней (принимается равным 1772 часа).

5. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=356285&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого [соглашения](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=326022&date=24.01.2021&demo=2&dst=100003&fld=134) по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, средняя месячная оплата труда кондуктора (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определяется по формуле (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.;

 − коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов в зависимости от вида маршрута (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par888));

 − 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 других городов  
с численностью населения свыше миллиона человек − не менее 0,8, для прочих муниципальных образований − 1,0).

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 (*СРti*) определяются по формуле (6).



где:

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

 − расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега, руб.;

 − суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, %.

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



где:

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

 − потребление электроэнергии на движение транспортных средств i-го класса, КВт.ч/км (для троллейбусов большого класса принимается равным не менее 2,4, для троллейбусов особо большого класса − не менее 3,7);

*Цэ*− цена 1 КВт.ч электроэнергии, включая НДС, по состоянию на конец года, предшествующего году заключения контракта, руб. (принимается в соответствии с фактическими удельными расходами предприятия электротранспорта за прошлый год, а при отсутствии таких данных – в соответствии с данными территориальных органов Росстата);

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

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 (*РШti*) определяются  
по формуле (8).



где:

 − базовые удельные расходы на шины i-го класса в расчете на 1 км пробега транспортных средств i-го класса, включая НДС, руб./км (для троллейбусов большого класса принимается равным не менее 0,75, для троллейбусов особо большого класса - не менее 0,94).

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза)).

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 () определяются по формуле (9).



где:

 − определенные в соответствии с [пунктом 10](#Par978) 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;

 − определенные в соответствии с [пунктом 12](#Par1036) 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 (*ФОТppi*) определяются по формуле (10).

*,* руб./км (10)

где:

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

12 - количество месяцев в году;

*Iпцt* − индекс потребительских цен для t-го года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

*ЗПР* − определенная в соответствии с [пунктом 11](#Par1028) настоящего приложения средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес.;

*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);

*КТО* − коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#Par997));

*ФРВpp*− годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего при соблюдении нормальной, 40-часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (принимается равным 1812 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, %.

Таблица 2

Коэффициенты корректировки

в зависимости от природно-климатических условий базовых

удельных трудоемкостей технического обслуживания и текущего

ремонта транспортных средств, а также базовых удельных

расходов на запасные части и материалы (*КТО, КЗЧ*)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Субъект Российской Федерации | *КТО* | *КЗЧ* |
| Республика Дагестан, Республика Северная Осетия - Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская области; город федерального значения Севастополь | 1,0 | 1,0 |
| Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская области | 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 области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ | 1,2 | 1,25 |
| Республика Саха (Якутия), Магаданская область, Чукотский автономный округ | 1,3 | 1,3 |
| Прочие | 1,0 | 1,0 |

11. Средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего (ЗПР) (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) устанавливается на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации либо муниципального образования регионального либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, средняя месячная оплата труда ремонтного рабочего (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определяется по формуле (11).



где:

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

 − коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрута (принимается в соответствии с [таблицей 1](#Par888));

 − 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 других городов  
с численностью населения свыше миллиона человек − не менее 0,8, для прочих муниципальных образований − 1,0).

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 () определяются по формуле (12).



где:

 - базовые удельные расходы на запасные части и материалы для транспортных средств i-го класса в расчете на 1 км пробега, включая НДС, руб./км (для троллейбусов большого класса принимаются равными не менее 12,6, для троллейбусов особо большого класса − не менее 16,0);

 − коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 2](#Par997));

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза)).

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



где:

171 180 − базовые удельные расходы на содержание контактно-кабельной сети, в однопутном исчислении, руб./км;

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

 − коэффициент корректировки базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от условий эксплуатации контактно-кабельной сети (принимается в соответствии с [таблицей 3](#Par1060));

 − коэффициент корректирования базовых удельных расходов на содержание контактно-кабельной сети в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с [таблицей 4](#Par1085));

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза));

 − суммарный планируемый пробег троллейбуса всех классов по всем маршрутам, предусмотренным Документом планирования перевозок, в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км.

Таблица 3

Коэффициент корректировки базовых удельных

расходов на содержание контактно-кабельной сети

в зависимости от условий эксплуатации

контактно-кабельной сети (*Куэ*)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Условия эксплуатации | *Куэ* |
| 1 | Отсутствие уклонов более 3 %, средний уклон менее 1 % | 1,0 |
| 2 | Наличие участков с тяжелыми условиями движения (уклонами более 3 %, средний уклон более 1 %) | 1,05 |

Таблица 4

Коэффициент корректирования базовых удельных расходов

на содержание контактно-кабельной сети

в зависимости от природно-климатических условий (*Кпку*)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № 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 области; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ - Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ | 1,05 |
| 2 | Прибрежные районы морей с шириной полосы до 5 км | 1,05 |
| 3 | Прочие субъекты Российской Федерации | 1,0 |

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



где:

371 − базовые удельные расходы на содержание тяговых подстанций,  
руб./1 кВт установленной мощности тяговых подстанций;

 − установленная мощность тяговых подстанций для предусмотренных контрактом маршрутов, кВт;

 − индекс цен на машины и оборудование для t-ого года срока действия контракта (принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, указанному для последнего года прогноза));

 − суммарный планируемый пробег троллейбуса всех классов по всем маршрутам, предусмотренным Документом планирования перевозок, в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км.

15. Расходы на содержание собственной службы движения (без учета содержания зданий конечных станций) в t-ом году срока действия контракта  
в расчете на 1 км пробега () определяются по формуле (15).

*,* руб./км (15)

где:

75 000 − базовые удельные расходы на содержание собственной службы движения, руб.;

 − общее максимальное количество троллейбусов всех классов, одновременно работающих на маршрутах (выпуск транспортных средств в час пик) в соответствии с контрактом (может определяться в соответствии с Документом планирования регулярных перевозок по дням недели и периоду суток, для которого установлен минимальный интервал движения), ед.;

 − 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.;

 − индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый равным произведению определяемых Росстатом индексов потребительских цен за период с декабря 2019 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса потребительских цен для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

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

*LсуммКt* − суммарный планируемый пробег троллейбуса всех классов по всем маршрутам, предусмотренным контрактом, в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, предусмотренных контрактом, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км.

16. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами в составе расходов, определенном Приложением №4, для транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта в расчете на 1 км пробега () определяется по формуле (16).

, руб./км (16)

где:

*ЧПДi* – удельная численность персонала депо и парков на единицу максимального количества транспортных средств i-го класса, одновременно работающих на маршрутах в соответствии с условиями контракта (на единицу выпуска транспортных средств), чел/ед. (принимается равным 1,6);

*ЗПП* − средняя месячная оплата труда прочего персонала транспортного предприятия (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации [статей 45](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=291&fld=134) и [48](https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=LAW&n=370225&date=24.01.2021&demo=2&dst=311&fld=134) Трудового кодекса Российской Федерации, при отсутствии таких соглашений – на уровне не менее, чем определенном в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенная в соответствии с пунктом 16 настоящего приложения, руб.;

*12* - количество месяцев в году;

*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, %;

*ПВi* – прочие удельные расходы на единицу максимального количества транспортных средств, одновременно работающих на маршрутах (на единицу выпуска транспортных средств), руб./ед. (принимается в соответствии с таблицей 5);

*Мti* - общее максимальное количество транспортных средств i-го класса, одновременно работающих на маршрутах (выпуск транспортных средств в час пик) в соответствии с контрактом на период t (может определяться в соответствии с Документом планирования регулярных перевозок по периоду суток, для которого установлен минимальный интервал движения), ед.;

 - индекс потребительских цен для t-ого года срока действия контракта, принимаемый равным произведению определяемых Росстатом индексов потребительских цен за период с декабря 2019 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса потребительских цен для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

 − предусмотренный контрактом планируемый пробег транспортных средств i-го класса в t-ом году срока действия контракта (может определяться в соответствии с длиной рейсов и частотой движения по периодам суток и дням недели, установленными Документом планирования регулярных перевозок для каждого из маршрутов, с учетом планируемых изменений трасс и параметров движения в период исполнения контракта), км.

Таблица 5

Прочие удельные расходы на единицу выпуска транспортных средств

|  |  |
| --- | --- |
| Класс троллейбуса | *ПВt*i, руб./ед. |
| Большой | 850 000 |
| Особо большой | 1 450 000 |

|  |
| --- |
| ПРИЛОЖЕНИЕ № 4  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 |

**Состав прочих расходов по обычным видам деятельности**

В составе прочих расходов по обычным видам деятельности, в целях настоящих Методических рекомендаций, включены следующие виды расходов:

расходы на командировки, если это командировки работников, не относящихся к административно-управленческому персоналу, в том числе и компенсационные выплаты взамен суточных, утверждаемых Правительством Российской Федерации;

расходы, связанные с реализацией билетов на автобусы (расходы на приобретение бланков билетной продукции, содержание принадлежащих перевозчику билетных касс и пунктов распространения билетов, включая оплату труда кассиров и распространителей билетов и отчисления на социальные нужды  
от величины расходов на оплату их труда, или оплату услуг сторонних организаций, включая автовокзалы и автостанции, и индивидуальных предпринимателей по реализации билетов на автобусы, принадлежащие предприятию (организации));

расходы, связанные с обслуживанием держателей электронных проездных документов (бесконтактных микропроцессорных транспортных карт и др.),  
в т.ч. оплата услуг операторов, осуществляющих учет пассажиров, являющихся держателями электронных проездных документов, кроме затрат на приобретение, установку и эксплуатацию в транспортных средствах контрольно-кассовой техники, оборудования для использования в автоматизированных системах оплаты  
и контроля оплаты проезда;

стоимость выдаваемых работникам бесплатно, в соответствии  
с законодательством Российской Федерации, предметов (включая форменную одежду, обмундирование), остающихся в личном постоянном пользовании (сумма льгот в связи с их продажей по пониженным ценам);

общепроизводственные расходы: по содержанию и эксплуатации машин  
и оборудования; амортизационные отчисления и затраты на ремонт основных средств и иного имущества, используемого в производстве (кроме транспортных средств); расходы по страхованию указанного имущества; расходы на отопление, освещение и содержание помещений, в т.ч. их уборку; арендную плату за помещения, машины, оборудование и др., используемые в производстве; оплату труда работников, занятых обслуживанием производства, взносы на социальное страхование от оплаты труда работников, занятых обслуживанием производства; другие аналогичные по назначению расходы, включающие прочие расходы, связанные с обычными видами деятельности:

расходы на ремонт и восстановление основных средств (кроме транспортных средств);

расходы на научные исследования и (или) опытно-конструкторские разработки;

расходы по обеспечению нормальных условий труда;

расходы на хранение транспортных средств, в т.ч. оплата услуг, предоставляемых сторонними лицами;

расходы, связанные с проездом по платным мостам и дорогам общего пользования;

оплата технических осмотров автомобилей;

оплата стоимости номерных знаков;

местные регистрационные сборы и прочие местные сборы, уплачиваемые предприятием при выполнении перевозок; расходы по уплате регистрационных сборов и за выдачу свидетельств о регистрации автомобилей для оказания услуг  
по перевозке;

расходы на добровольное и обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров;

расходы на добровольное и обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

расходы на добровольное страхование имущества перевозчика;

арендные (лизинговые) платежи за арендуемое (принятое в лизинг) имущество (кроме транспортных средств). В случае, если имущество, полученное по договору лизинга, учитывается у лизингополучателя, арендные (лизинговые) платежи признаются расходом за вычетом сумм начисленной в соответствии  
с ПБУ 6/01 по этому имуществу амортизации;

лицензионные, экологические сборы и расходы на сертификацию продукции и услуг;

суммы комиссионных сборов и иных подобных расходов за выполненные сторонними организациями работы (предоставленные услуги);

расходы на обеспечение пожарной безопасности организации в соответствии с законодательством Российской Федерации, расходы на услуги по охране имущества, обслуживанию охранно-пожарной сигнализации, расходы на приобретение услуг пожарной охраны и иных услуг охранной деятельности, а также расходы на содержание собственной службы безопасности по выполнению функций экономической защиты банковских и хозяйственных операций и сохранности материальных ценностей (за исключением расходов на экипировку, приобретение оружия и иных специальных средств защиты);

расходы на подготовку и переподготовку кадров, если эти работники не относятся к административно-управленческому персоналу;

расходы на подготовку и освоение новых производств, цехов и агрегатов;

расходы в виде отчислений в резерв на предстоящую оплату отпусков работникам и (или) в резерв на выплату ежегодного вознаграждения за выслугу лет;

оплата расходов, связанных с реализацией целевых программ по повышению безопасности дорожного движения;

расходы на налоги, а также на иные обязательные платежи и сборы, уплачиваемые в соответствии с законодательством Российской Федерации, входящие в расходы по обычным видам деятельности;

расходы на оплату услуг по хранению запасов топлива и расходы на оплату услуг сторонних организаций по хранению запасов смазочных материалов;

расходы по оплате услуг сторонних организаций за прием, хранение  
и уничтожение экологически опасных отходов;

возмещение ущерба в случае причиненного увечья, травмы работников, выплата пособия в связи с производственным травматизмом;

стоимость воды, идущей на технические нужды без наличия водомера  
и дополнительного учета и контроля;

расходы на санитарную обработку пассажирских транспортных средств;

оплата услуг по транспортировке неисправных транспортных средств;

расходы, связанные с оформлением путевых листов, проведением предрейсового и послерейсового медицинского осмотра водителей, предрейсового (или послерейсового) технического осмотра пассажирских транспортных средств, независимо от способа организации этих работ, принятого у перевозчика (собственными силами, или аутсорсное);

расходы, связанные с доставкой персонала на работу и с работы в период после 0.00 часов и до 6.00 часов;

расходы, связанные с обеспечением транспортной (антитеррористической) безопасности на транспортных средствах, а также объектах транспортной инфраструктуры, используемых при перевозках в городском и пригородном сообщениях, при условии, что содержание этих объектов осуществляет перевозчик;

оплата стоимости оснащения техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха и оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, а также расходы, связанные с их эксплуатацией;

расходы на обеспечение диспетчерского сопровождения перевозок автомобильным транспортом (только для автобусного транспорта);

расходы на содержание конечных станций автомобильного и городского электрического транспорта;

другие расходы, связанные с обычными видами деятельности.

расходы на содержание службы автоматики и связи, включающие расходы на оплату труда работников службы автоматики и связи, отчисления на социальные нужды от величины фонда оплаты труда работников службы автоматики и связи, расходы на все виды технического обслуживания и ремонта средств автоматики и связи (только для городского электрического транспорта);

управленческие расходы, в том числе административно-управленческие расходы; содержание общехозяйственного персонала, не связанного  
с производственным процессом, в т.ч. расходы на оплату труда, выплату взносов на социальное страхование в соответствии с действующим законодательством; амортизационные отчисления и расходы на ремонт основных средств управленческого и общехозяйственного назначения; арендная плата за помещения общехозяйственного назначения; расходы по оплате информационных, аудиторских, консультационных, управленческих и т.п. услуг; другие аналогичные по назначению управленческие расходы:

расходы в части, относимой к работникам административно-управленческого персонала: на командировки, на подготовку и переподготовку кадров, по договорам гражданско-правового характера (включая договоры подряда), заключенным  
с индивидуальными предпринимателями, не состоящими в штате организации;

расходы на управление организацией или отдельными ее подразделениями,  
в т.ч. заработная плата административно-управленческого персонала и взносы на социальное страхование в соответствии с действующим законодательством, а также расходы на приобретение услуг по управлению организацией или ее отдельными подразделениями;

расходы на услуги по предоставлению работников (технического  
и управленческого персонала) сторонними организациями для участия

в производственном процессе, управлении производством либо для выполнения иных функций, связанных с производством и (или) реализацией, в т.ч. расходы, связанные с оплатой услуг посреднических организаций, выполняемых для производственных нужд автотранспортных организаций, оплатой услуг банков по осуществлению в соответствии с заключенными договорами торгово-комиссионных (факторинговых) и других аналогичных операций;

представительские расходы;

расходы на почтовые, телефонные, телеграфные и другие подобные услуги, расходы на оплату услуг связи, вычислительных центров, включая расходы на услуги факсимильной и спутниковой связи, электронной почты, а также информационных систем (СВИФТ, Интернет и иные аналогичные системы);

расходы, связанные с приобретением права на использование программ для ЭВМ и баз данных по договорам с правообладателем (по лицензионным соглашениям). К указанным расходам также относятся расходы на приобретение исключительных прав на программы для ЭВМ и обновление программ для ЭВМ  
и баз данных;

взносы, вклады и иные обязательные платежи, уплачиваемые некоммерческим организациям, если уплата таких взносов, вкладов и иных обязательных платежей является значимым условием для осуществления деятельности организациями - плательщиками таких взносов, вкладов или иных обязательных платежей;

расходы по набору работников, включая расходы на услуги специализированных организаций по подбору персонала;

расходы на канцелярские товары;

расходы на публикацию бухгалтерской отчетности, а также публикацию и иное раскрытие другой информации, если законодательством Российской Федерации на налогоплательщика возложена обязанность осуществлять их публикацию (раскрытие);

расходы, связанные с представлением форм и сведений государственного статистического наблюдения, если законодательством Российской Федерации  
на налогоплательщика возложена обязанность представлять эту информацию;

расходы некапитального характера, связанные с совершенствованием технологии, организации производства и управления;

другие общехозяйственные расходы.

1. Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 52; 2003, № 28, ст. 2940, № 33, ст. 3270; 2006,  
   № 48, ст. 5028; 2008, № 39, ст. 4434; 2009, № 9, ст. 1128; 2010, № 51, ст. 6942; 2015, № 28, ст. 4239; 2016, № 29,  
   ст. 4818; 2018, № 19, ст. 2749. [↑](#footnote-ref-2)
2. Пункт 1 статьи 5 Закона Российской Федерации от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей». [↑](#footnote-ref-3)