



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З



8 декабря 2017 г.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№ 513

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО

Регистрационный № 49537

от 28 декабря 2017 г.

О Порядке определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом

Во исполнение пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 11 октября 2016 г. № 1028 «О сфере деятельности, в которой при осуществлении закупок устанавливается порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), и федеральном органе исполнительной власти, устанавливающем такой порядок» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, № 42, ст. 5940) п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемый 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.

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

Министр

М.Ю. Соколов

Почтовая Екатерина Юрьевна
499 495 07 13

РЕДАКТОР
06.12.17
ВАС

УТВЕРЖДЕН
приказом Минтранса России
от 8 декабря 2015 № 513

**Порядок определения начальной (максимальной) цены
контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным
поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок
в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным
транспортом и городским наземным электрическим транспортом**

1. Настоящий Порядок разработан в целях реализации части 2 статьи 14 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹.

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).

$$НМЦК = \sum_{i=1}^k (C_i + C_{oi}), \text{ руб.} \quad (1)$$

$$НМЦК = \sum_{i=1}^k (C_i + C_{oi}) - C_{суб} - П, \text{ руб.} \quad (2)$$

где:

C_i – определенная в соответствии с пунктом 5 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств i -го класса, руб.;

C_{oi} – стоимость приобретения и установки в транспортных средствах i -го класса оборудования для организации безналичной оплаты проезда, а также плановые расходы на его эксплуатацию и (или) на оплату услуг оператора системы безналичной оплаты проезда в случае, если контрактом предусмотрено, что приобретение, установка и эксплуатация и (или) на оплату услуг оператора системы

¹ Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 29, ст. 4346.

безналичной оплаты проезда такого оборудования осуществляется за счет подрядчика, руб.;

$C_{\text{суб}}$ – размер субсидий, которые будут предоставлены подрядчику в соответствии с нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации, муниципальным нормативным правовым актом, принятыми в соответствии с Бюджетным кодексом Российской Федерации², 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 $C_{\text{суб}}$ принимается равным нулю);

Π – определенная в соответствии с пунктом 4 настоящего Порядка планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, руб.;

k – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

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

$$\Pi = \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n (\Pi_{j0} \times I_t \times \text{ПВ}_{jt} / \text{ПВ}_{j0}), \text{ руб.}, \text{ если } \text{ПВ}_{jt} / \text{ПВ}_{j0} \leq 1 \quad (5)$$

$$\Pi = \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n (\Pi_{j0} \times I_t), \text{ руб.}, \text{ если } \text{ПВ}_{jt} / \text{ПВ}_{j0} > 1 \quad (6)$$

где:

Π_{0j} – фактическая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, полученная на j -том маршруте в год, предшествующий году начала действия контракта, руб.;

I_t – индекс изменения тарифов на перевозки пассажиров и багажа за каждый год срока действия контракта, определенный на основе установленных нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации или муниципальным нормативным правовым актом, принятыми в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)»³ предельных тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;

ПВ_{j0} – определенный в соответствии с пунктом 5 настоящего Порядка фактический пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j -ому маршруту в год, предшествующий первому году срока действия контракта, место-км;

ПВ_{jt} – определенный в соответствии с пунктом 6 настоящего Порядка планируемый пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j -ому маршруту в t -ом году срока действия

² Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3823; 2017, № 49, ст. 7317.

³ Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 11, ст. 997; 2001, № 20, ст. 2015; 2009, № 33, ст. 4086; 2010, № 2, ст. 179; № 37, ст. 4707; 2015, № 10, ст. 1526; 2017, № 5, ст. 816.

контракта, место-км;

n – количество предусмотренных контрактом маршрутов.

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

$$П = \sum_{i=1}^k (C_i \times K_B), \text{ руб.} \quad (7)$$

где:

C_i – определенная в соответствии с пунктом 7 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств i -го класса, руб.;

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

k – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

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

$$ПВ_{jo} = \sum_{i=1}^p L_{joi} \times Q_i, \text{ место-км} \quad (8)$$

где:

L_{joi} – фактический пробег транспортных средств i -го класса по j -ому маршруту в год, предшествующий первому году срока действия контракта, км;

Q_i – максимальная вместимость транспортных средств i -го класса, мест;

p – 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 ($ПВ_{jt}$), определяется по формуле (9).

$$ПВ_{jt} = \sum_{i=1}^p L_{jti} \times Q_i, \text{ место-км} \quad (9)$$

где:

L_{jti} – предусмотренный контрактом пробег транспортных средств i -го класса по j -ому маршруту в t -ом году срока действия контракта, км;

Q_i – максимальная вместимость транспортных средств i -го класса, мест;

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

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

$$C_i = \sum_{t=1}^n (S_{ti} \times 1,096 \times L_{ti} / \beta + P_{ki}) + M_i \times C_i \times r / (12 \times T_m) \quad (10)$$

где:

S_{ti} – определенные в соответствии с приложениями № 1, 2 и 3 к настоящему

Порядку максимальные себестоимости 1 км пробега соответственно автобусов, трамваев и троллейбусов i -го класса в t -ый год срока действия контракта, руб./км;

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

L_{ti} – планируемый пробег транспортных средств i -го класса в t -ом году срока действия контракта, км;

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

P_{kt} – вознаграждение за реализацию билетов в t -ом году срока действия контракта (в случае, если реализация билетов осуществляется сторонними организациями);

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

Π_i – определенная в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка средняя рыночная стоимость транспортных средств i -го класса, руб.;

T_{pi} – 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. № 1⁴, лет;

n – срок действия контракта, лет;

$г$ – общее количество месяцев исполнения контракта, в том числе неполных.

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

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

⁴ 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.

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 (S_{ti}) определяется по формуле (1).

$$S_{ti} = P_{OTBti} + P_{OTKt} + CP_{ti} + P_{rti} + P_{cmti} + P_{шти} + P_{TOi} + ПКР_{ti}, \text{ руб./км} \quad (1)$$

где:

P_{OTBti} – определенные в соответствии с пунктом 2 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;

P_{OTKti} – определенные в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в t -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

CP_{ti} – определенные в соответствии с пунктом 6 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;

P_{rti} – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на топливо для транспортных средств i -го класса в t -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

P_{cmti} – определенные в соответствии с пунктом 8 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;

$P_{шти}$ – определенные в соответствии с пунктом 9 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;

P_{TOi} – определенные в соответствии с пунктом 10 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;

$ПКР_{ti}$ – определенные в соответствии с пунктом 14 настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств i -го класса в t -ом году срока действия контракта.

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

$$P_{\text{отв}i} = 12 \times 1,2 \times \text{ЗПВ}_{\text{max}i} \times \text{АЧ}_{ti} \times k_{\text{пз}} \times I_{\text{инт}} / (L_{ti} \times \text{ФРВ}_g), \text{ руб./км} \quad (2)$$

12 – количество месяцев в году;

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

$\text{ЗПВ}_{\text{max}i}$ – максимальное из значений средней месячной оплата труда водителя транспортного средства i -го класса, определенных в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения, в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением по организациям городского наземного электрического транспорта Российской Федерации, заключённых в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации⁵;

АЧ_{ti} – планируемое количество часов работы транспортных средств i -го класса в t -ом году срока действия контракта, час;

$k_{\text{пз}}$ – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (при использовании автоматизированной системы контроля за оплатой проезда принимается равным 1,08, при отсутствии такой системы – 1,05);

$I_{\text{инт}}$ – индекс потребительских цен для t -ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации⁶;

L_{ti} – планируемый пробег транспортных средств i -го класса в t -ом году срока действия контракта, км;

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

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

$$\text{ЗПВ}_i = \text{СЗП} \times K_{\text{зп}i} \times K_{\text{м}}, \text{ руб.} \quad (3)$$

где:

⁵ Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2017, № 49, ст. 7331.

⁶ Постановление Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2015 г. № 1234 «О порядке разработки, корректировки, осуществления мониторинга и контроля реализации прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочный период и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 47, ст. 6598; 2017, № 38, ст. 5627).

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.;

$K_{зпi}$ – коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от класса транспортного средства и вида маршрутов (принимается в соответствии с таблицей 1);

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

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат работников в зависимости от класса транспортных средств и вида маршрутов ($K_{зпi}$)

№ п/п	Категория работника	Муниципальные маршруты в границах городского округа города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя		Прочие маршруты	
		по 01.01.2022	с 01.01.2022	по 01.01.2022	с 01.01.2022
1	Водитель автобуса особо малого класса.	0,7	0,85	0,95	1,08
2	Водитель автобуса малого класса	0,75	0,98	1,0	1,15
3	Водитель автобуса среднего класса	0,85	1,05	1,1	1,28
4	Водитель автобуса большого класса	1,15	1,43	1,6	1,85
5	Водитель автобуса особо большого класса	1,22	1,5	1,7	1,95
6	Кондуктор	0,6	0,7	0,8	0,95
7	Ремонтный рабочий	0,7	0,8	0,9	1,0

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

формуле (4).

$$P_{\text{отк}_{ti}} = 12 \times 1,2 \times \text{ЗПК}_{\text{max}} \times \text{АЧК}_{ti} \times 1,05 \times I_{\text{инт}} / (L_{ti} \times \text{ФРВ}_k), \text{ руб./км} \quad (4)$$

12 – количество месяцев в году;

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

ЗПК_{max} – максимальное из значений средней месячной оплаты труда кондуктора автобуса, определенных в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения, в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или в соответствии с Отраслевым тарифным соглашением по организациям городского наземного электрического транспорта Российской Федерации, заключённых в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации;

АЧК_{ti} – планируемое количество часов работы транспортных средств i -го класса с кондукторами в t -ом году срока действия контракта, час;

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

$I_{\text{инт}}$ – индекс потребительских цен для t -ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

L_{ti} – планируемый пробег транспортных средств i -го класса в t -ом году срока действия контракта, км;

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

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

$$\text{ЗПК}_i = \text{СЗП} \times K_{\text{зп}} \times K_{\text{м}}, \text{ руб.} \quad (5)$$

где:

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истёкший отчётный 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.;

$K_{зпi}$ – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов транспортных средств в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с таблицей 1);

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

б. 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 (CP_{ti}) определяются по формуле (6).

$$CP_{ti} = (P_{OTBti} + P_{OTKti}) \times (C_{TC}/100), \text{ руб./км} \quad (6)$$

где

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

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

C_{TC} – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

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

$$P_{tti} = C_i \times R_i \times I_{Tt}, \text{ руб.} \quad (7)$$

где:

R_i – нормативный расход топлива в расчете на 1 км пробега автобусов i -го класса, определенный в соответствии с пунктом 40 Инструкции по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте, утвержденной приказом Минтранса России от 24 июня 2003 г. № 153⁷;

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

⁷ Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2003 г., регистрационный № 4916.

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

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

$$P_{смti} = 0,075 \times P_{ти}, \text{ руб./км} \quad (8)$$

где:

$P_{ти}$ – 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 ($P_{шти}$) определяются по формуле (9).

$$P_{шти} = Y_{ши} \times I_{мt}, \text{ руб./км} \quad (9)$$

где:

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

$I_{мt}$ – индекс цен на машины и оборудование для t -ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации⁸).

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 ($P_{ТОti}$) определяются по формуле (10).

$$P_{ТОti} = \Phi O T_{ppi} + P_{зчи}, \text{ руб./км} \quad (10)$$

где:

$\Phi O T_{ppi}$ – определенные в соответствии с пунктом 11 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;

$P_{зчи}$ – определенные в соответствии с пунктом 12 настоящего приложения расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств i -го класса в t -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега.

11. Расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на

социальные нужды в расчете на 1 км пробега автобусов i -го класса в t -ый год срока действия контракта ($\text{ФОТ}_{\text{pp}i}$) определяются по формуле (11).

$$\text{ФОТ}_{\text{pp}i} = 0,001 \times 12 \times 1,2 \times I_{\text{инц}} \times \text{ЗПР} \times (T_{\text{т}i} / K_{\text{зп}} + T_{\text{р}i} \times K_{\text{з}}) / \text{ФРВ}_{\text{pp}} \times (1 + C_{\text{мсф}} / 100), \text{ руб./км} \quad (11)$$

где:

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

12 – количество месяцев в году;

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

$I_{\text{инц}}$ – индекс потребительских цен для t -ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации;

ЗПР – определенная в соответствии пунктом 12 настоящего приложения расчётная часовая оплата труда ремонтного рабочего, руб./час;

$T_{\text{т}i}$ – 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);

$K_{\text{зп}}$ – коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$T_{\text{р}i}$ – 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);

$K_{\text{з}}$ – коэффициент корректировки базовой трудоемкости текущего ремонта транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

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

$C_{\text{мс}}$ – суммарный тариф отчислений на социальные нужды и обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний от расходов на оплату труда, определяемый в соответствии с законодательством Российской Федерации, % (если закупка размещается исключительно среди субъектов малого предпринимательства, принимается равным максимальному значению, установленному специальными

налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

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

$$\text{ЗПР} = \text{СЗП} \times K_{\text{зпi}} \times K_{\text{м}}, \text{ руб.} \quad (12)$$

где:

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истёкший отчётный 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.;

$K_{\text{зпi}}$ – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда ремонтных рабочих в зависимости от вида маршрутов (принимается в соответствии с таблицей 1);

$K_{\text{м}}$ – коэффициент, учитывающий особенности рынка труда в городах с численностью населения свыше миллиона человек (для г. Москвы принимается равным не менее 0,45, для г. Санкт-Петербурга – не менее 0,7, для остальных городов с численностью населения свыше миллиона человек – не менее 0,8).

Таблица 2

Коэффициенты корректировки в зависимости от природно-климатических условий базовых удельных трудоемкостей технического обслуживания и ремонта транспортных средств, а также расходов на запасные части и материалы ($K_{\text{зп}}$, $K_{\text{з}}$, $K_{\text{зч}}$)

Субъект Российской Федерации	$K_{\text{зп}}$	$K_{\text{з}}$	$K_{\text{зч}}$
Республика Дагестан, Республика Северная Осетия - Алания, Чеченская Республика, Республика Ингушетия, Республика Крым, Кабардино-Балкарская Республика; Краснодарский и Ставропольский края; Калининградская и Ростовская обл.; г. Севастополь	1,0	0,9	0,9
Республика Башкортостан, Удмуртская Республика; Пермский край; Курганская, Свердловская, Челябинская обл.	0,9	1,1	1,1
Республика Алтай, Республика Бурятия, Республика Карелия, Республика Коми, Республика Тыва, Республика Хакасия;	0,9	1,2	1,25

Алтайский, Забайкальский, Камчатский, Красноярский, Приморский и Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Кемеровская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская и Читинская обл.; Ненецкий автономный округ, Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ			
Республика Саха (Якутия), Магаданская обл., Чукотский автономный округ	0,8	1,3	1,4
Прочие	1,0	1,0	1,0

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

$$P_{зчi} = U_{зч i км} \times K_{зч} \times I_{мt}, \text{ руб./км} \quad (13)$$

где:

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

$K_{зч}$ – коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 2);

$I_{мt}$ – индекс цен на машины и оборудование для *t*-ого года срока действия контракта (для первого года срока действия контракта принимается равным произведению определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с конца 2016 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации).

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

$$ПКР_{ti} = K_{пр} \times (P_{тti} + P_{смti} + P_{штi} + P_{тоti}), \text{ руб./км} \quad (14)$$

где:

$K_{пр}$ – отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (принимается равным не менее 0,6);

$P_{тti}$ – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения расходы на топливо для транспортных средств *i*-го класса в *t*-ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{смti}$ – определенные в соответствии с пунктом 8 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;

$P_{шти}$ – определенные в соответствии с пунктом 9 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;

$P_{ТОi}$ – определенные в соответствии с пунктом 10 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.