



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

П Р И К А З

20 октября 2021 г.



Москва

№ *351*

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО

Регистрационный № *66458*

от *21 декабря 2021 г.*

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

В соответствии с пунктом 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), начальной цены единицы товара, работы, услуги и федеральном органе исполнительной власти, устанавливающим такой порядок» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, № 42, ст. 5940; 2019, № 31, ст. 4641) 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. Признать утратившими силу:

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30 мая 2019 г. № 158 «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2019 г., регистрационный № 55085);

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 6 ноября 2020 г. № 470 «О внесении изменений в 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, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 мая 2019 г. № 158» (зарегистрирован Минюстом России 15 декабря 2020 г., регистрационный № 61488).

Министр



В.Г. Савельев

**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 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.

2. В случае если в соответствии с документацией о закупках работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам (далее – работа), 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).

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

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

где:

C_i – определенная в соответствии с пунктом 6 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств i -го класса за весь срок действия контракта, руб.;

C_{oi} – 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), руб.;

k_a – коэффициент, учитывающий расходы на оплату услуг автовокзалов и автостанций (в случае, если контрактом предусматривается использование одного или нескольких остановочных пунктов, расположенных на территории автовокзала или автостанции, принимается равным 1,1, во всех прочих случаях принимается равным 1,0);

$C_{суб}$ – 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 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 $C_{суб}$ принимается равным нулю);

Π – определенная в соответствии с пунктом 3 настоящего Порядка планируемая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, оставляемая в распоряжении подрядчика, руб.;

k – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

В случае, если контрактом предусматривается использование для регулярных перевозок трамваев и троллейбусов, НМЦК принимается равной сумме цен, определенных в соответствии с пунктом 2 настоящего Порядка отдельно в отношении трамваев и троллейбусов.

3. 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).

$$\Pi = \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n (P_{jo} \times I_t \times PV_{jt} / PV_{jo}), \text{ руб., если } PV_{jt} / PV_{jo} \leq 1 \quad (3),$$

$$\Pi = \sum_{t=1}^m \sum_{j=1}^n (P_{jo} \times I_t), \text{ руб., если } PV_{jt} / PV_{jo} > 1 \quad (4),$$

где:

P_{jo} – фактическая плата за проезд пассажиров и провоз багажа, полученная на j -м маршруте в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК, руб.;

I_t – 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 Федерального закона от 13 июля 2015 г. «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации»;

Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 220-ФЗ¹ или, в случае отсутствия такового акта, принимаемый равным индексом потребительских цен на платные услуги населению для t -го года срока действия контракта, определяемому в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации²;

$ПВ_{jo}$ – определенный в соответствии с пунктом 4 настоящего Порядка фактический пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j -му маршруту в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК, место-км;

$ПВ_{jt}$ – определенный в соответствии с пунктом 5 настоящего Порядка планируемый пробег, приведенный по вместимости транспортных средств, используемых для перевозок по j -му маршруту в t -м году срока действия контракта, место-км;

n – количество предусмотренных контрактом маршрутов;

m – 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).

$$П = \sum_{i=1}^k (C_i \times K_e), \text{ руб. (5),}$$

где:

C_i – определенная в соответствии с пунктом 6 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств i -го класса за весь срок действия контракта, руб.;

K_e – коэффициент возмещения себестоимости 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 работ, совершенных с использованием всех транспортных средств на ранее установленных маршрутах за период, равный не менее 12 месяцев до даты начала проведения расчетов НМЦК;

k – количество предусмотренных контрактом классов транспортных средств.

4. Фактический пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j -му маршруту в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК ($ПВ_{jo}$), определяется по формуле (6).

¹ Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 29, ст. 4336.

² 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; 2018, № 19, ст. 2737, № 50, ст. 7755).

$$PB_{jo} = \sum_{i=1}^p L_{joi} \times Q_i, \text{ место-км (6),}$$

где:

L_{joi} – фактический пробег транспортных средств i -го класса по j -му маршруту в течение периода не менее 12 месяцев, предшествующего дате начала проведения расчетов НМЦК, км;

Q_i – 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);

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

5. Планируемый пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по j -му маршруту в t -м году срока действия контракта (PB_{jt}), определяется по формуле (7).

$$PB_{jt} = \sum_{i=1}^p L_{jti} \times Q_i, \text{ место-км (7),}$$

где:

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

Q_i – 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);

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

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

$$C_i = \sum_{t=1}^m ((S_{ti} \times R \times L_{ti} / \beta) + M_i \times C_i \times K_{psc} \times I_{mot} \times r / (12 \times T_{ni})), \text{ руб. (8),}$$

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 -й год срока действия контракта, руб./км;

R – уровень рентабельности (принимается равным значению 1,096);

L_{ti} – предусмотренный контрактом пробег автобусов i -го класса в t -м году срока действия контракта, км;

β – коэффициент использования пробега (принимается равным значению 0,9 при перевозках в городском сообщении, 0,91 – в пригородном сообщении и 0,95 – в междугородном сообщении);

M_i – минимальное количество транспортных средств i -го класса, необходимое для выполнения регулярных перевозок по маршрутам, предусмотренным контрактом (определяется с учетом возможности выполнения перевозок по нескольким маршрутам одним и тем же транспортным средством в случае, если это допускается установленными расписаниями перевозок), ед.;

C_i – определенная в соответствии с пунктом 7 настоящего Порядка средняя рыночная стоимость новых транспортных средств i -го класса на дату начала проведения расчета НМЦК, руб.;

I_{mot} – индекс цен на машины и оборудование для t -го года срока действия контракта (принимается равным прогнозируемому 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));

T_{ni} – срок службы³ транспортных средств i -го класса (принимается в соответствии с таблицей 1), лет;

K_{psc} – коэффициент повышения расходов на обновление подвижного состава в связи с мероприятиями по восстановлению работоспособности и качественных характеристик подвижного состава, требующими существенных расходов (в том числе капитальный ремонт подвижного состава или замена аккумуляторов для экипажей с увеличенным автономным ходом), которые необходимо выполнять 1-3 раза в течение срока службы подвижного состава независимо от величины пробега. Для трамвая принимается равным 1,38; для троллейбуса с увеличенным автономным ходом 1,30; для других видов транспорта – 1,0;

m – срок действия контракта, лет;

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

Таблица 1

Срок службы транспортных средств

№ п/п	Вид транспорта	Класс транспортных средств	Срок службы, лет
1	Автобус	особо малый	5
2	Автобус	малый	5
3	Автобус	средний	7
4	Автобус	большой	7

³ Пункт 1 статьи 5 Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, № 3, ст. 140; 2004, № 52, ст. 5275).

№ п/п	Вид транспорта	Класс транспортных средств	Срок службы, лет
5	Автобус	особо большой	7
6	Трамвай	все классы	30
7	Троллейбус	все классы	15

7. Средняя рыночная стоимость новых транспортных средств i -го класса на дату начала проведения расчета НМЦК (C_i) 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 Российской Федерации 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 производителей по виду экономической деятельности «Производство транспортных средств и оборудования» соответствующих лет по данным Росстата.

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 автобусов i -го класса в t -й год срока действия контракта (S_{ti}) определяется по формуле (1).

$$S_{ti} = P_{OTBti} + P_{OTKti} + CP_{ti} + P_{Tti} + P_{CMti} + P_{Шti} + P_{TOti} + ПКР_{ti}, \text{ руб./км (1),}$$

где:

P_{OTBti} – определенные в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения расходы на оплату труда водителей автобуса i -го класса в t -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

P_{OTKti} – определенные в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондуктора в автобусах i -го класса, в t -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

CP_{ti} – определенные в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов автобуса i -го класса в t -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

P_{Tti} – определенные в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения расходы на топливо для автобусов i -го класса в t -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

P_{CMti} – определенные в соответствии с пунктом 9 настоящего приложения расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для автобусов i -го класса в t -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$P_{Шti}$ – определенные в соответствии с пунктом 10 настоящего приложения расходы на износ и ремонт шин автобусов i -го класса в t -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

P_{TOti} – определенные в соответствии с пунктом 11 настоящего приложения расходы на техническое обслуживание и ремонт автобусов i -го класса в t -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега;

$ПКР_{ti}$ – определенные в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для автобусов i -го класса в t -м году срока действия контракта.

Каждое из слагаемых формулы (1) включается в состав себестоимости пробега по контракту исходя из объема возлагаемых на подрядчика обязательств,

предусмотренных контрактом. При расчете каждого слагаемого необходимо учитывать период, в течение которого на подрядчика возлагаются соответствующие обязательства.

2. Расходы на оплату труда водителей автобуса i -го класса в t -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега (P_{OTBti}) определяются по формуле (2).

$$P_{OTBti} = \frac{12 \times ЗПВ_i}{ФРВ_6} \times АЧ_{ti} \times k_{nz} \times I_{nut} / L_{ti}, \text{ руб./км (2)},$$

где:

12 – количество месяцев в году;

$ЗПВ_i$ – средняя месячная оплата труда водителя автобуса i -го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), определенная в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

$АЧ_{ti}$ – планируемое количество часов работы автобусов i -го класса в t -м году срока действия контракта, определенное в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения, ч;

k_{nz} – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (принимается равным 1,06);

I_{nut} – 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);

L_{ti} – предусмотренный контрактом пробег автобусов i -го класса в t -м году срока действия контракта, км;

$ФРВ_6$ – годовой фонд рабочего времени водителя автобуса (принимается равным 1772 часам).

3. Средняя месячная оплата труда водителя автобуса i -го класса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок

по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (3) настоящего приложения.

$$ЗПВ_i = СЗП \times K_{зпi} \times K_M, \text{ руб. (3)},$$

где:

$СЗП$ – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, 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 большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), 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 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0)

Таблица 1

Коэффициенты, учитывающие дифференциацию заработных плат работников

№ п/п	Категория работника	Муниципальные маршруты в границах городских округов, в границах федеральной	Прочие маршруты
-------	---------------------	---	-----------------

		территории, а также в границах городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя	
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. Количество часов работы автобусов i -го класса в t -м году срока действия контракта определяется по формуле (4):

$$AЧ_{ti} = \sum_{j=1}^k ((T_{tij} + 1,0) \times D_{ij}) \quad (4),$$

где:

k – количество видов графиков работы (выходов), предусмотренных контрактом в отношении автобусов i -го класса в t -м году срока действия контракта, ед.;

T_{tij} – продолжительность работы на маршруте автобуса i -го класса в t -м году срока действия контракта в соответствии с j -м графиком работы (выходом), ч;

$1,0$ – время на заправку автобуса топливом и простои в начальном остановочном пункте в ожидании подачи автобуса для выполнения первого рейса, ч;

D_{ij} – количество дней в t -м году срока действия контракта, в отношении которых установлен j -й график работы (выход), дн.

5. Расходы на оплату труда работников, выполняющих обязанности кондукторов, в t -й год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега:

а) принимаются равными нулю в случае, если контрактом не предусматривается выполнение работниками обязанности кондуктора;

б) определяются по формуле (5) в случае, если контрактом предусматривается выполнение водителями обязанностей кондуктора в течение всей рабочей смены;

в) определяются по формуле (6) в случае, если контрактом предусматривается выполнение обязанностей кондуктора в течение рабочей смены поочередно

водителями и кондукторами или только кондукторами.

$$P_{ОТКи} = P_{ОТВи} \times k_{бул}, \text{ руб./км (5),}$$

$$P_{ОТКи} = \frac{12 \times ЗПК}{ФРВ_k} \times АЧ_{ti} \times 1,06 \times I_{инт} / L_{ti}, \text{ руб./км (6),}$$

где:

$P_{ОТВи}$ – расходы на оплату труда водителей автобусов i -го класса в t -й год срока действия контракта, определенные в соответствии с формулой (2) настоящего приложения;

$k_{бул}$ – коэффициент, учитывающий затраты на оплату труда водителя, совмещающего обязанности кондуктора (если контрактом предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора в отсутствие автоматизированной системы оплаты проезда, принимается равным 0,3; если контрактом предусматривается возложение на водителя обязанности кондуктора при наличии автоматизированной системы оплаты проезда, принимается равным 0,05).

12 – количество месяцев в году;

$ЗПК$ – средняя месячная оплата труда кондуктора автобуса (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций), определенная в соответствии с пунктом 6 настоящего приложения;

$АЧ_{ti}$ – планируемое количество часов работы автобусов i -го класса в t -м году срока действия контракта, определенное в соответствии с пунктом 4 настоящего приложения), ч;

$1,06$ – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени кондуктора;

$I_{инт}$ – 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);

L_{ti} – предусмотренный контрактом планируемый пробег автобусов i -го класса в t -м году срока действия контракта, км;

$ФРВ_k$ – годовой фонд рабочего времени кондуктора автобуса (принимается равным 1772 часам).

6. Средняя месячная оплата труда кондуктора (с учетом всех видов премий, надбавок и компенсаций) принимается равной:

а) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по муниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с территориальным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (7) настоящего приложения;

б) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок

по межмуниципальным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональным отраслевым соглашением (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (7) настоящего приложения;

в) в отношении контрактов, предусматривающих осуществление перевозок по смежным межрегиональным маршрутам, – наибольшему из значений, определенных в соответствии с региональными отраслевыми соглашениями (при наличии), в соответствии с федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту (при наличии) или в соответствии с формулой (7) настоящего приложения.

$$ЗПК = СЗП \times K_{zn} \times K_m, \text{ руб. (7),}$$

где:

$СЗП$ – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за последний истекший календарный год (для муниципальных маршрутов в границах поселения либо двух и более поселений одного муниципального района принимается в соответствии с данными Росстата в отношении указанного муниципального района, для муниципальных маршрутов в границах городского округа – в соответствии с данными Росстата в отношении указанного городского округа, 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 большим из значений, принятых в соответствии с данными Росстата в отношении субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит маршрут, для федеральной территории – в соответствии с данными Росстата в отношении этой территории), руб.;

K_{zn} – коэффициент, учитывающий дифференциацию в оплате труда кондукторов автобусов 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 0,45, для г. Санкт-Петербурга – 0,7, для других городов с численностью населения свыше миллиона человек – 0,8, для прочих муниципальных образований – 1,0).

7. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов автобуса i -го класса в t -й год срока действия контракта в расчете