



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

**П Р И К А З**

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ЗАРЕГИСТРИРОВАНО**  
Регистрационный № 55285  
от "28" ноября 2019 г.

30 мая 2019 г.

Москва

№ 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**

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, устанавливающим 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. Признать утратившим силу приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 декабря 2017 г. № 513 «О Порядке определения начальной (максимальной) цены контракта, а также цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (зарегистрирован Минюстом России 28 декабря 2017 г., регистрационный № 49537).

Министр

Е.И. Дитрих

**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»<sup>1</sup>.

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 7 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств  $i$ -го класса за весь срок действия контракта, 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 такого оборудования и (или) оплата услуг

<sup>1</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2015, № 29, ст. 4346, 2018, № 1, ст. 64.

оператора системы безналичной оплаты проезда осуществляется за счет подрядчика, руб.;

$C_{суб}$  – 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<sup>2</sup>, 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);

$\Pi$  – 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 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).

$$\Pi = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n (\Pi_{j0} \times I_t \times \text{ПВ}_{jt} / \text{ПВ}_{j0}), \text{ руб.}, \text{ если } \text{ПВ}_{jt} / \text{ПВ}_{j0} \leq 1 \quad (3)$$

$$\Pi = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n (\Pi_{j0} \times I_t), \text{ руб.}, \text{ если } \text{ПВ}_{jt} / \text{ПВ}_{j0} > 1 \quad (4)$$

где:

$\Pi_{j0}$  – 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.;

$I_t$  – 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. № 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 такого 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

<sup>2</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3823; 2019, № 16, ст. 1825.

Российской Федерации<sup>3</sup>;

$PB_{jo}$  – определенный в соответствии с пунктом 5 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;

$PB_{jt}$  – 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 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).

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

где:

$C_i$  – определенная в соответствии с пунктом 7 настоящего Порядка максимальная стоимость работы транспортных средств  $i$ -го класса за весь срок действия контракта, руб.;

$K_e$  – 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;

$k$  – 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 ( $PB_{jo}$ ), определяется по формуле (6).

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

где:

$L_{joi}$  – 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;

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

<sup>3</sup> 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).

(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  $j$ -ом маршруте.

6. Планируемый пробег, приведенный по вместимости, транспортных средств, используемых для перевозок по  $j$ -ому маршруту в  $t$ -ом году срока действия контракта ( $PВ_{jt}$ ), определяется по формуле (7).

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

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 (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  $j$ -ом маршруте.

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

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

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  $t$ -ый год срока действия контракта, руб./км;

$R$  – уровень рентабельности. До 1 января 2022 г. при расчете принимают значение 1,048; после 1 января 2022 г. – 1,096;

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

$\beta$  – 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, 0,91 – в пригородном сообщении и 0,95 – в междугородном 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.;

$C_i$  – определенная в соответствии с пунктом 8 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  $t$ -ого года срока действия контракта (принимается равным прогнозному индексу цен производителей машин и оборудования 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 машин и оборудования для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу цен производителей машин и оборудования, указанному для последнего года прогноза));

$T_{ni}$  – 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<sup>4</sup>, лет;

$m$  – срок действия контракта, лет;

$r$  – 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 ( $C_i$ ) определяется как среднеарифметическое значение цен, указанных в полученных по запросу заказчика ответах поставщиков данных транспортных средств, находящихся в том же федеральном округе, что и заказчик.

Запрос заказчика должен быть составлен с учетом требований контракта к вместимости, оснащению и иным характеристикам 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.

<sup>4</sup> 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.

## 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 ( $S_{it}$ ) определяется по формуле (1).

$$S_{it} = P_{OTVti} + P_{OTKi} + CP_{it} + P_{Tti} + P_{CMti} + P_{Шti} + P_{ТОti} + ПКР_{it}, \text{ руб./км} \quad (1)$$

где:

$P_{OTVti}$  – 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;

$P_{OTKi}$  – 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 (расходы на оплату труда кондукторов включаются в состав себестоимости в случае, если контрактом предусмотрена обязанность содержать кондукторов возлагается на перевозчика);

$CP_{it}$  – 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;

$P_{Tti}$  – 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;

$P_{Шti}$  – 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;

$P_{ТОti}$  – 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;

$ПКР_{it}$  – 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 ( $P_{OTBti}$ ) определяются по формуле (2).

$$P_{OTBti} = 12 \times 1,2 \times ЗПВ_i \times АЧ_{ii} \times k_{nz} \times I_{mтi} / (L_{ii} \times ФРВ_г), \text{ руб./км} \quad (2)$$

где:

$12$  – количество месяцев в году;

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

$ЗПВ_i$  – расчётная месячная оплата труда водителя транспортного средства  $i$ -го класса, устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации<sup>5</sup> и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения - определенном в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения;

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

$k_{nz}$  – коэффициент, характеризующий продолжительность подготовительно-заключительного времени, времени прохождения предрейсовых инструктажей и медицинских осмотров водителя (при использовании автоматизированной системы контроля за оплатой проезда принимается равным 1,08 в условиях отсутствия кондуктора, при отсутствии такой системы либо при эксплуатации ее кондуктором – 1,05);

$I_{mтi}$  – индекс потребительских цен для  $t$ -ого года срока действия контракта, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации<sup>6</sup> (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);

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

$ФРВ_г$  – годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в

<sup>5</sup> Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2019, № 14, ст. 1461.

<sup>6</sup> 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).



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. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда водителя транспортного средства  $i$ -го класса выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (3).

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

где:

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

$K_{зПi}$  – 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 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 ( $K_{3Пi}$ ,  $K_{3П}$ )

№ п/п	Категория работника	Муниципальные маршруты в границах городского округа, городов 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 в  $t$ -ый год срока действия контракта в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

$$P_{отк_t} = 12 \times 1,2 \times ЗПК \times АЧК_{ii} \times 1,05 \times I_{мц} / (L_{ii} \times ФРВ_k), \text{ руб./км} \quad (4)$$

где:

$12$  – количество месяцев в году;

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

$ЗПК$  – расчетная месячная оплата труда кондуктора, устанавливаемая на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования региональным, либо территориальным отраслевым соглашением в рамках реализации статей 45 и 48 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, либо, при отсутствии такого заключенного соглашения – определенном в соответствии с пунктом 5 настоящего приложения;

$АЧК_{ii}$  – 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;

$I_{nut}$  – 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);

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

$\Phi P B_k$  – 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. При отсутствии на территории соответствующего субъекта Российской Федерации, либо муниципального образования регионального, либо территориального отраслевого соглашения, заключенного в рамках реализации статей 45 и 48 Трудового кодекса Российской Федерации и Федерального отраслевого соглашения по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевого соглашения по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, расчетная месячная оплата труда кондуктора выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту или Отраслевым соглашением по организациям наземного городского электрического транспорта Российской Федерации, либо определенной по формуле (5).

$$ЗПК = СЗП \times K_{ЗП} \times K_M, \text{ руб.} \quad (5)$$

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.;

$K_{ЗП}$  – 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 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 ( $CP_{it}$ ) определяются по формуле (6).

$$CP_{it} = (P_{OTVi} + P_{OTKi}) \times (C_{TC}/100), \text{ руб./км} \quad (6)$$

где:

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

$P_{OTKi}$  – расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в  $t$ -ый год 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 ( $P_{Ti}$ ) определяются по формуле (7).

$$P_{Ti} = C_{Ti} \times (H_{Si}/100 \times (1 + 0,01 \times D) + (H_{omi}/V_3 \times N_3/12)) \times I_{Tb}, \text{ руб.} \quad (7)$$

где:

$C_{Ti}$  – цена 1 литра топлива, указанная в последней, предшествующей дате расчёта НМЦК, официальной публикации территориального органа Росстата, руб. (цену топлива принимают в соответствии с типом и сортом топлива, указанным в следующем абзаце, не зависимо от фактически применяемого типа и сорта топлива);

$H_{Si}$  – транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса  $i$ -го класса в расчете на 100 км, л/100 км (принимается равным не менее: для автобусов особо малого класса – 14,5 (бензин АИ-92), для автобусов малого класса – 30,9 (бензин АИ-80), для автобусов среднего класса – 35,0 (дизельное топливо), для автобусов большого класса – 39,8 (дизельное топливо), для автобусов особо большого класса – 46,1 (дизельное топливо));

$D$  – поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме, учитывающий особенности эксплуатации, % (определяется 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. № 153<sup>7</sup>);

$H_{omi}$  – 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);

$V_3$  – планируемая в соответствии с расписанием эксплуатационная скорость, км/ч;

$N_3$  – принимаемое в соответствии с условиями контракта количество месяцев работы отопителя салона;

12 – количество месяцев в году;

$I_{Ti}$  – 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)).

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 ( $P_{SMti}$ ) определяются по формуле (8).

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

где:

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

$P_{Tti}$  – 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 ( $P_{Шti}$ ) определяются по формуле (9).

$$P_{Шti} = U_{Шi} \times I_{mi}, \text{ руб./км} \quad (9)$$

где:

$U_{Шi}$  – 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).

$I_{mi}$  – 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

<sup>7</sup> Зарегистрирован Минюстом России 24 июля 2003 г., регистрационный № 4916.