



ДУМА
ОРДИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА
ПЕРМСКОГО КРАЯ

РЕШЕНИЕ

30.08.2021

№ 226

Об утверждении Порядка формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в Ординском муниципальном округе

Принято Думой Ординского
муниципального округа 27 августа 2021 года

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наемным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Законом Пермского края от 17.10.2006 № 20-КЗ «О передаче органам местного самоуправления Пермского края государственных полномочий по регулированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок», Уставом Ординского муниципального округа Пермского края, принятого решением Думы Ординского муниципального округа от 15.11.2019 № 28

Дума Ординского муниципального округа РЕШАЕТ:

1. Утвердить прилагаемый Порядок формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в Ординском муниципальном округе.

2. Настоящее решение вступает в силу со дня его опубликования в печатном средстве массовой информации «Официальный бюллетень органов местного самоуправления Ординского муниципального округа».

Председатель Думы Ординского
муниципального округа

Глава муниципального округа -
глава администрации Ординского
муниципального округа

М.А. Шипулин

А.С. Мелёхин

УТВЕРЖДЕН
решением Думы
Ординского муниципального округа
от 30.08.2021 № 226

**ПОРЯДОК
формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа
автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных
перевозок в Ординском муниципальном округе**

I. Общие положения

1. Настоящий Порядок формирования регулируемых тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок (далее - Порядок) разработан в соответствии с:

Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Законом Пермского края от 12.10.2006 № 19-КЗ «Об основах организации транспортного обслуживания населения на территории Пермского края»;

Законом Пермского края от 17.10.2006 № 20-КЗ «О передаче органам местного самоуправления Пермского края государственных полномочий по регулированию тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным электрическим транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок»;

приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30.05.2019 № 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».

2. Порядок распространяется на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам, осуществляемые юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями на территории Ординского муниципального округа.

3. Порядок определяет единый метод расчета (обоснования), согласования и принятия тарифа и обеспечивает решение следующих задач:

контроль обоснованности затрат перевозчиков, обеспечивающий защиту экономических интересов населения;

создание равных условий для перевозчиков различных форм собственности;

установление экономически обоснованного уровня затрат перевозчиков, обеспечивающего безопасность и качество перевозки пассажиров;

создание экономической заинтересованности перевозчиков в повышении эффективности использования ресурсов и снижении затрат.

II. Основные понятия

4. Для целей настоящего документа применяемые в нем понятия и термины специального характера используются в следующих значениях:

«регулярные перевозки по регулируемым тарифам», «муниципальный маршрут регулярных перевозок» применяются в значениях, установленных Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

перевозчики - юридические лица независимо от организационно-правовых форм собственности и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозку пассажиров на территории Ординского муниципального округа на основании заключенных муниципальных контрактов на осуществление регулярных перевозок пассажиров и багажа;

пассажиропоток - общее количество пассажиров, перевозимых по маршруту регулярных перевозок (далее - маршрут) за единицу времени;

период регулирования - период, на который устанавливаются тарифы;

тариф - установленная регулирующим органом ставка платы за перевозки пассажиров и багажа на муниципальных маршрутах в границах Ординского округа.

5. Иные понятия, встречающиеся в настоящем Порядке, применяются в значениях, определенных нормативными правовыми актами, указанными в пункте 1 настоящего Порядка.

III. Основные положения по формированию регулируемых тарифов

6. Регулирование тарифов осуществляется в отношении регулярных перевозок пассажиров по регулируемым тарифам, с учетом положений Федерального закона от 13.07.2015 N 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

7. Методами установления тарифов являются:

1) метод экономически обоснованных расходов (затрат), который основан на применении действующих нормативов и оценке фактических показателей при расчете затрат;

2) метод индексации установленных тарифов, в соответствии с которым

установленные тарифы меняются на основе прогнозируемого уровня инфляции (среднегодового ИПЦ), в соответствии с публикуемыми Министерством экономического развития и инвестиций Пермского края сценарными условиями для формирования вариантов развития экономики Пермского края и основными показателями прогноза социально-экономического развития Пермского края на расчетный период.

8. Выбор метода установления тарифов на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в границах Ординского муниципального округа определяется уполномоченным органом, утверждаемым постановлением администрации Ординского муниципального округа.

9. Срок действия тарифа составляет не менее одного календарного года с момента утверждения тарифа.

10. Изменение тарифов на перевозки пассажиров и багажа производится по инициативе перевозчика или по инициативе администрации Ординского муниципального округа.

11. Основаниями для установления, изменения тарифов на перевозки пассажиров и багажа являются:

объективное изменение условий деятельности хозяйствующего субъекта, осуществляющего транспортное обслуживание населения, влияющих на стоимость оказываемых услуг;

результаты проверки финансово-хозяйственной деятельности хозяйствующего субъекта, осуществляющего транспортное обслуживание населения, в предыдущий расчетный период;

изменение более чем на 10 процентов суммарных расходов хозяйствующего субъекта на осуществление деятельности по сравнению с расходами, принятыми при расчете тарифов на предыдущий расчетный период;

изменение нормативных правовых актов, регулирующих вопросы тарифного регулирования;

истечение срока действия ранее установленных тарифов;

иные обстоятельства, установленные действующим законодательством по вопросам ценообразования.

12. Тарифы на перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок в границах Ординского муниципального округа утверждаются постановлением администрации Ординского муниципального округа.

13. Тариф на перевозку одного пассажира на муниципальных маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам принимается равным расчетному тарифу (с округлением до целых рублей в соответствии с математическими правилами).

14. Стоимость проезда пассажира автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок городского сообщения определяется исходя из утвержденного тарифа за одну поездку пассажира.

15. Стоимость проезда пассажира автомобильным транспортом на муниципальных маршрутах регулярных перевозок пригородного сообщения в

границах округа определяется исходя из утвержденного тарифа за каждый километр пути и протяженности маршрута (приложение 2).

16. Тариф на перевозку одного места багажа устанавливается на уровне 25% от предельного тарифа.

17. Тарифы на перевозки пассажиров и багажа устанавливаются в пределах доступного уровня тарифа для населения.

IV. Методика расчета тарифа

18. Расчетный тариф определяется исходя из расчетной максимальной себестоимости 1 км пробега автобусов с учетом планового объема работы транспортных средств (приложение 1) и количества перевезенных пассажиров. Тариф рассчитывается на каждый маршрут.

Максимальная себестоимость услуг по перевозке пассажиров и багажа в стоимостных измерителях определяется как сумма всех расходов. Расходы по перевозке пассажиров и багажа определяются исходя из действующих норм и нормативов по следующим статьям:

расходы на оплату труда водителей транспортных средств и кондукторов в расчете на 1 км пробега;

отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

расходы на топливо для транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы в расчете на 1 км пробега;

расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

расходы на износ и ремонт шин транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств.

Уровень рентабельности, обеспечивающий экономически устойчивую деятельность, до 1 января 2022 г. - 1,048, после 1 января 2022 г. - 1,096.

Объем перевозок пассажиров в расчетном периоде определяется на основании фактических данных о количестве перевезенных пассажиров, проведенных обследований пассажиропотоков на муниципальных маршрутах.

19. Максимальная себестоимость 1 км пробега транспортных средств (S) определяется по формуле (1).

$$S = P_{\text{Отв}} + P_{\text{Отк}} + CP + P_{\text{т}} + P_{\text{см}} + P_{\text{ш}} + P_{\text{ТО}} + \text{ПКР}, \text{ руб./км (1)}$$

где:

$P_{\text{Отв}}$ - определенные в соответствии с пунктом 20 настоящего Порядка расходы на оплату труда водителей транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

$P_{\text{Отк}}$ - определенные в соответствии с пунктом 22 настоящего Порядка расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в расчете на 1 км

пробега;

CP - определенные в соответствии с пунктом 24 настоящего Порядка отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

P_T - определенные в соответствии с пунктом 25 настоящего Порядка расходы на топливо для транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

P_{CM} - определенные в соответствии с пунктом 26 настоящего Порядка расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

$P_{ш}$ - определенные в соответствии с пунктом 27 настоящего Порядка расходы на износ и ремонт шин транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

$P_{ТО}$ - определенные в соответствии с пунктом 28 настоящего Порядка расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

ПКР - определенные в соответствии с пунктом 32 настоящего Порядка прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств.

20. Расходы на оплату труда водителей транспортных средств в расчете на 1 км пробега (P_{OT}) определяются по формуле (2).

$$P_{OTB} = 12 \times 1,2 \times ЗПВ \times АЧ \times k_{пз} \times I_{пц} / (L \times ФРВ_в), \text{руб./км (2)}$$

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 – расчетная месячная оплата труда водителя транспортного средства определяется в соответствии с пунктом 21 настоящего Порядка;

АЧ - планируемое количество часов работы транспортных средств, час;

$k_{пз}$ - 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);

$I_{пц}$ - индекс потребительских цен, 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 - планируемый пробег транспортных средств, км;

ФРВ_в - годовой фонд рабочего времени водителя транспортных средств при соблюдении нормальной, 40 часовой продолжительности рабочего времени

в неделю (1744 часа);

21. При отсутствии на территории 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, расчетная месячная оплата труда водителя транспортного средства выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту, либо определяется по формуле (3).

$$ЗПВ = СЗП \times K_{зп} \times K_m, \text{ руб. (3)}$$

где:

СЗП - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период принимается в соответствии с данными Пермьстата по муниципальному округу, руб.;

$K_{зп}$ - 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 (для муниципальных образований - 1,0).

Таблица 1

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

№ п/п	Категория работника	Коэффициент до 01.01.2022	Коэффициент с 01.01.2022
1	Водитель автобуса особо малого класса.	0,95	1,08
2	Водитель автобуса малого класса	1,0	1,15
3	Водитель автобуса среднего класса	1,1	1,28
	Водитель автобуса большого класса	1,6	1,85

4	Кондуктор	0,8	0,95
5	Ремонтный рабочий	0,9	1,0

22. Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в расчете на 1 км пробега определяются по формуле (4).

$$P_{\text{отк}} = 12 \times 1,2 \times \text{ЗПК} \times \text{АЧК} \times 1,05 \times I_{\text{пц}} / (L \times \text{ФРВ}_k), \text{ руб./км (4)}$$

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 транспортного средства определяется в соответствии с пунктом 23 настоящего Порядка;

АЧК - планируемое количество часов работы транспортных средств с кондукторами, час;

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

$I_{\text{пц}}$ - индекс потребительских цен, 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 - планируемый пробег транспортных средств, км;

ФРВ_k - годовой фонд рабочего времени кондуктора при соблюдении нормальной, 40-часовой продолжительности рабочего времени в неделю (1792 часа).

23. При отсутствии на территории 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, расчетная месячная оплата труда кондуктора выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту, либо определяется по формуле (5).

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

где:

СЗП - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период принимается в соответствии с данными Пермьстата по муниципальному округу, руб.;

$K_{\text{зп}}$ - 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 (для муниципальных образований - 1,0).

24. Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств в расчете на 1 км пробега (СР) определяются по формуле (6).

$$СР = (P_{OTB} + P_{OTK}) \times (C_{TC} / 100), \text{ руб./км (6)}$$

где:

P_{OTB} - расходы на оплату труда водителей транспортных средств в расчете на 1 км пробега, руб.;

P_{OTK} - расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств 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 перевозчик - субъект малого предпринимательства, то принимается равным максимальному значению, установленному специальными налоговыми режимами для субъектов малого предпринимательства, в иных случаях принимается равным значению, установленному для общей системы налогообложения).

25. Расходы на топливо для транспортных средств в расчете на 1 км пробега (P_T) определяются по формуле (7).

$$P_T = Ц_T \times (H_s / 100) \times I_T, \text{ руб. (7)}$$

где:

$Ц_T$ - цена 1 литра топлива, указанная в последней, предшествующей дате расчета, официальной публикации Пермьстата, руб.

Цену, а также вид и марку топлива принимают в соответствии с видом и маркой топлива, исходя из класса и вместимости автобуса, указанным в таблице 2, независимо от фактически применяемого вида и марки топлива за исключением автобусов, работающих на газовом топливе;

H_s - транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса в расчете на 100 км, л/100 км; принимается равной не менее указанной в таблице 2;

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

Таблица 2

Транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса (H_s)

Класс автобуса	Вместимость, пассажир.	Вид и марка топлива	H_s , л/100км
Особо малый	независимо от вместимости	Бензин АИ-92	14,5
Малый	13 - 22	Бензин АИ-92	17,0
	свыше 22	Бензин АИ-92	32,0
	13 - 22	Дизельное	14,2
	свыше 22	Дизельное	23,2
Средний	до 54 включительно	Дизельное	26,2

26. Расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств в расчете на 1 км пробега ($P_{см}$) определяются по формуле (8).

$$P_{см} = 0,075 \times P_t, \text{ руб./км (8)}$$

где:

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

P_t - расходы на топливо для транспортных средств в расчете на 1 км пробега.

27. Расходы на износ и ремонт шин транспортных средств в расчете на 1 км пробега ($P_{ш}$) определяются по формуле (9).

$$P_{ш} = Y_{ш} \times I_{пц}, \text{ руб./км (9)}$$

где:

$Y_{ш}$ - базовые удельные расходы на шины в расчете на 1 км пробега транспортных средств, 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);

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

28. Расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных

средств в расчете на 1 км пробега ($P_{ТО}$) определяются по формуле (10).

$$P_{ТО} = \text{ФОТ}_{\text{pp}} + P_{\text{зч}}, \text{ руб./км (10)}$$

где:

ФОТ_{pp} - определенные в соответствии с пунктом 29 настоящего Порядка расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега транспортных средств;

$P_{\text{зч}}$ - определенные в соответствии с пунктом 31 настоящего Порядка расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств в расчете на 1 км пробега.

29. Расходы на оплату труда ремонтных рабочих с отчислениями на социальные нужды в расчете на 1 км пробега автобусов (ФОТ_{pp}) определяются по формуле (11).

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

где:

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

12 - количество месяцев в году;

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

$I_{\text{пц}}$ - индекс потребительских цен, принимаемый в соответствии с публикуемыми Минэкономразвития России прогнозами социально-экономического развития Российской Федерации (если срок действия контракта превышает срок прогноза, индекс потребительских цен для каждого года срока действия контракта, не указанного в прогнозе, принимается равным индексу потребительских цен, указанному для последнего года прогноза);

ЗПР - определенная в соответствии с пунктом 30 настоящего Порядка расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего, руб./мес;

$T_{\text{т}}$ - базовая удельная трудоемкость технического обслуживания транспортных средств, 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);

$K_{\text{зп}}$ - коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости технического обслуживания транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 3);

$T_{\text{р}}$ - базовая удельная трудоемкость текущего ремонта транспортных средств, 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);

$K_{\text{з}}$ - коэффициент корректировки базовой удельной трудоемкости текущего ремонта транспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 3);

ФРВ_{pp} - годовой фонд рабочего времени ремонтного рабочего при

соблюдении нормальной, 40 часовой, продолжительности рабочего времени в неделю (1832 часа);

$S_{тс}$ - 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, %.

30. Расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего (ЗПР) устанавливается на уровне не менее, чем определенном в соответствии с заключенным 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. При отсутствии регионального и территориального отраслевого соглашения расчетная месячная оплата труда ремонтного рабочего выбирается наибольшая из определенной в соответствии с Федеральным отраслевым соглашением по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту, либо определяется по формуле (12).

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

где:

СЗП – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников крупных и средних предприятий и некоммерческих организаций всех отраслей экономики за ближайший истекший отчетный период принимается в соответствии с данными Пермьстата по муниципальному округу, руб.;

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

$K_{м}$ - коэффициент, учитывающий особенности рынка труда (для муниципальных образований - 1,0).

Таблица 3

**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 ($K_{зп}$, K_3 , $K_{зч}$)**

Субъект Российской Федерации	$K_{зп}$	K_3	$K_{зч}$
Пермский край	0,9	1,1	1,1

31. Расходы на запасные части и материалы, используемые при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств в расчете на 1 км пробега ($P_{зч}$) определяются по формуле (13).

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

где:

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

$K_{зч}$ - коэффициент корректировки базовых удельных расходов на запасные части и материалы в зависимости от природно-климатических условий (принимается в соответствии с таблицей 3);

$I_{пц}$ - индекс цен на машины и оборудование (принимается равным производству определяемых Росстатом индексов цен производителей машин и оборудования за период с декабря 2017 года по период, ближайший к началу срока действия контракта, и прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения для каждого года срока действия контракта, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации).

32. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для транспортных средств (ПКР) определяются по формуле (14).

$$ПКР = K_{пр} \times (P_T + P_{см} + P_{ш} + P_{ТО}), \text{ руб./км (14)}$$

где:

$K_{пр}$ - отношение суммы прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (0,755 при суммарном планируемом пробеге транспортных средств в год до 50 тыс. км, 0,745 при суммарном планируемом пробеге транспортных средств в год от 50 до 150 тыс. км);

P_T - определенные в соответствии с пунктом 25 настоящего Порядка расходы на топливо для транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

$P_{см}$ - определенные в соответствии с пунктом 26 настоящего Порядка расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

$P_{ш}$ - определенные в соответствии с пунктом 27 настоящего Порядка расходы на износ и ремонт шин транспортных средств в расчете на 1 км пробега;

$P_{ТО}$ - определенные в соответствии с пунктом 28 настоящего Порядка расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в расчете на 1 км пробега.

Приложение 1
к Порядку формирования
регулируемых тарифов на
перевозки пассажиров и багажа
автомобильным транспортом на
муниципальных маршрутах
регулярных перевозок

Расчет планового объема работы транспортных средств

№ п/п	Наименование маршрута	Дни недели	Количество рейсов в год	Протяженность маршрута, км	Пробег автобуса за год, км	Время в пути 1 рейса, час.	Общий объем рабочего времени, час.

Приложение 2
к Порядку формирования
регулируемых тарифов на
перевозки пассажиров и багажа
автомобильным транспортом на
муниципальных маршрутах
регулярных перевозок

Расчет тарифа по муниципальному маршруту

№ п/п	Показатели затрат	Един. изм.	Сумма расходов
	Расходы на оплату труда водителей транспортных средств в расчете на 1 км пробега	руб.	
	Расходы на оплату труда кондукторов транспортных средств в расчете на 1 км пробега	руб.	
	Отчисления на социальные нужды от оплаты труда водителей и кондукторов транспортных средств в расчете на 1 км пробега	руб.	
	Расходы на топливо для транспортных средств в расчете на 1 км пробега	руб.	
	Расходы на смазочные и прочие эксплуатационные материалы для транспортных средств в расчете на 1 км пробега	руб.	
	Расходы на износ и ремонт шин транспортных средств в расчете на 1 км пробега	руб.	
	Расходы на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в расчете на 1 км пробега	руб.	
	Прочие расходы по обычным видам деятельности в расчете на 1 км пробега	руб.	
	Всего расходов на 1 км пробега с учетом уровня рентабельности	руб.	
	Планируемый пробег транспортных средств	км	
	Всего расходов	тыс. руб.	
	Пассажиропоток для пригородных маршрутов	тыс. п./км	

	Расчетный тариф для пригородных маршрутов	руб./1 км	
	Количество пассажиров для городского маршрута	тыс. пас.	
	Расчетный тариф для городского маршрута	руб./чел.	