



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

5 мая 2025 г.

Москва

№ ВТ-91-р

**Об утверждении Методических рекомендаций
по расчету себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов автомобильным
транспортом, а также себестоимости эксплуатации специальных
и специализированных транспортных средств**

В целях реализации подраздела 3. «Принципы развития грузовых перевозок, в том числе транзита» раздела VI. «Принципы развития транспортных услуг» Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р:

Утвердить прилагаемые Методические рекомендации по расчету себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов автомобильным транспортом, а также себестоимости эксплуатации специальных и специализированных транспортных средств.

Заместитель Министра

В.В. Тимофеев

**Методические рекомендации
по расчету себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов автомобильным
транспортом, а также себестоимости эксплуатации специальных
и специализированных транспортных средств**

1. Настоящие Методические рекомендации содержат рекомендации для: потребителей транспортных услуг в целях мониторинга, анализа и прогнозирования затрат на перевозки автомобильным транспортом;

юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров и (или) грузов автомобильным транспортом, перевозки для собственных нужд автобусами и грузовыми автомобилями, эксплуатацию специальных и специализированных транспортных средств¹ с учетом их функционального назначения (далее – субъекты транспортной деятельности), за исключением международных автомобильных перевозок, регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также за исключением осуществления расчетов сметных цен на эксплуатацию машин и механизмов, формируемых на основе Правил мониторинга цен строительных ресурсов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2016 г. № 1452.

2. Учет возможных расходов субъектов транспортной деятельности рекомендуется осуществлять в соответствии с принятой ими учетной политикой, разработанной в соответствии с требованиями, установленными Федеральным законом от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете», федеральными стандартами бухгалтерского учета и положениями по бухгалтерскому учету, утверждаемыми Министерством финансов Российской Федерации².

3. Рекомендуемый период расчета себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов автомобильным транспортом, себестоимости эксплуатации специальных и специализированных транспортных средств составляет один год.

¹ Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», принятый Решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877, который является обязательным для Российской Федерации в соответствии с пунктом 2 статьи 99 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированного Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» и вступившего в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г.

² Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 329 «О Министерстве финансов Российской Федерации».

В случае расчета себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов автомобильным транспортом, себестоимости эксплуатации специальных и специализированных транспортных средств на два года или более рекомендуется осуществлять ежегодный перерасчет себестоимости.

4. Перерасчет себестоимости перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом, себестоимости эксплуатации специальных и специализированных транспортных средств на новый период на основе ранее произведенного расчета рекомендуется осуществлять методом экстраполяции тренда, исходя из прогноза индексов цен, определяемого Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на расчетный год, в который планируется осуществление перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом, эксплуатации специальных и специализированных транспортных средств или на основании статистических данных Росстата за предыдущий период для следующих переменных затрат:

затраты на топливо и смазочные материалы (на основе прогнозного индекса цен производителей нефтепродуктов);

затраты на износ шин (на основе прогнозного индекса цен производителей на продукцию машиностроения);

затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт (на основе прогнозного индекса потребительских цен на платные услуги населению).

5. Используемые в настоящих Методических рекомендациях цены могут определяться методом сопоставимых рыночных цен (анализа рынка) в соответствии с Методическими рекомендациями по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), утвержденными приказом Минэкономразвития России от 2 октября 2013 г. № 567 (далее – Методические рекомендации по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем)).

6. Расходы на осуществление перевозок пассажиров и (или) грузов автомобильным транспортом, а также себестоимости эксплуатации специальных и специализированных транспортных средств (S) рекомендуется определять по формуле (1):

$$S = \sum_{i=1}^n \left[(P_{пер_i} + ПКР_i + P_{п_i} + P_{пл_i}) \times L_i + (P_{отв_i} + P_{отп_i} + P_{стр_i} + P_{тн_i} + A_i) \times АЧ_i + P_{с_i} \right], \text{ руб.}, \quad (1)$$

где:

$P_{пер_i}$ – переменные затраты для i -го транспортного средства на 1 км пробега, определяемые в соответствии с пунктом 7 настоящих методических рекомендаций, руб./км;

$ПКР_i$ – прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными

расходами, определяемые в соответствии с пунктом 12 настоящих методических рекомендаций, руб./км;

$Рп_i$ – затраты на платежи, взимаемые в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, с использованием системы «Платон»³ для i -го транспортного средства на 1 км пробега, определяемые в соответствии с пунктом 13 настоящих методических рекомендаций, руб./км;

$Рпл_i$ – затраты на платежи, взимаемые за пользование платными дорогами и переправами для i -го транспортного средства на 1 км пробега, определяемые в соответствии с пунктом 14 настоящих методических рекомендаций, руб./км;

L_i – планируемый пробег i -го транспортного средства, км;

$Ротв_i$ – затраты на оплату труда водителя на 1 час работы i -го транспортного средства, определяемые в соответствии с пунктом 15 настоящих методических рекомендаций, руб./час;

$Ротп_i$ – затраты на оплату труда прочего производственного персонала на 1 час работы i -го транспортного средства, определяемые в соответствии с пунктом 16 настоящих методических рекомендаций, руб./час (к прочему производственному персоналу рекомендуется относить сотрудников, осуществляющих содержание и эксплуатацию имущества, принадлежащего субъектам транспортной деятельности, машин и оборудования, содержание помещений, их охрану и уборку);

$Рстр_i$ – затраты на страхование на 1 час работы i -го транспортного средства, определяемые в соответствии с пунктом 17 настоящих методических рекомендаций, руб./час;

$Ртн_i$ – затраты на оплату транспортного налога на 1 час работы i -го транспортного средства, определяемые в соответствии с пунктом 18 настоящих методических рекомендаций, руб./час;

$АЧ_i$ – планируемое время работы i -го транспортного средства, час;

$Рс_i$ – затраты на эксплуатацию специального оборудования, которым оснащено i -е транспортное средство, определяемые в соответствии с пунктом 19 настоящих методических рекомендаций, руб.;

$А_i$ – амортизационные отчисления на i -е транспортное средство, определяемые в соответствии с пунктом 20 настоящих методических рекомендаций, руб./час;

n – количество транспортных средств.

7. Переменные затраты для i -го транспортного средства на 1 км пробега рекомендуется определять по формуле (2):

$$Рпер_i = Рт_i + Рсм_i + Рш_i + Ртор_i, \text{ руб.}, \quad (2)$$

³ Постановление Правительства Российской Федерации от 14 июня 2013 г. № 504 «О взимании платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн».

где:

P_{Ti} – затраты на топливо для i -го транспортного средства на 1 км пробега, определяемые в соответствии с пунктом 8 настоящих методических рекомендаций, руб./км;

$P_{смi}$ – затраты на смазочные материалы для i -го транспортного средства на 1 км пробега, определяемые в соответствии с пунктом 9 настоящих методических рекомендаций руб./км;

$P_{шi}$ – затраты на шины для i -го транспортного средства на 1 км пробега, определяемые в соответствии с пунктом 10 настоящих методических рекомендаций, руб./км;

$P_{торi}$ – затраты на техническое обслуживание и ремонт для i -го транспортного средства на 1 км пробега, определяемые в соответствии с пунктом 11 настоящих методических рекомендаций, руб./км.

8. Затраты на топливо для i -го транспортного средства на 1 км пробега (P_{Ti}) рекомендуется определять по формуле (3):

$$P_{Ti} = 0,01 \times Q_{Hi} \times Ц_{Ti} \times I_T, \text{ руб./км} \quad (3)$$

где:

Q_{Hi} – эксплуатационная норма расхода топлива i -го транспортного средства в расчете на 100 км пробега транспортного средства, л/100 км;

$Ц_{Ti}$ – цена 1 литра топлива, указанная в последней, предшествующей дате расчета себестоимости, официальной публикации территориального органа Росстата⁴ субъекта Российской Федерации, в котором осуществляется перевозка пассажиров и (или) грузов, руб.;

I_T – индекс цен производителей нефтепродуктов (рекомендуется принимать равным прогнозному индексу цен производителей нефтепродуктов, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на период, равный периоду расчета себестоимости).

Эксплуатационная норма расхода топлива i -го транспортного средства в расчете на 100 км пробега транспортного средства (Q_{Hi}) может быть определена в соответствии с методическими рекомендациями «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», введенными в действие распоряжением Минтранса России от 14 марта 2008 г. № АМ-23-р (далее – Методические рекомендации «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте»), в том числе в соответствии с пунктами 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15 Методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов

⁴ Постановление Правительства Российской Федерации от 2 июня 2008 г. № 420 «О Федеральной службе государственной статистики»; приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 9 января 2018 г. № 5 «Об утверждении Типового положения об Управлении Федеральной службы государственной статистики по субъектам Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Федеральной службы государственной статистики по субъекту Российской Федерации» (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 27 марта 2018 г. № 50534).

на автомобильном транспорте» для легковых автомобилей, автобусов, грузовых бортовых автомобилей, тягачей, самосвалов, фургонов, специализированных и специальных автомобилей, соответственно.

Эксплуатационный расход топлива (Q_H) может определяться с учетом вида расходуемого топлива (бензин, дизельное топливо, сжатый природный газ (метан) (КПГ), сжиженный природный газ (СПГ), электроэнергия).

При расчете эксплуатационного расхода топлива (Q_H) могут учитываться надбавки, связанные с особенностями условий эксплуатации транспортного средства, расходом топлива на тонну перевозимого груза, массы прицепа или полуприцепа и иными особенностями эксплуатации в соответствии с Методическими рекомендациями «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте».

9. Затраты на смазочные материалы для i -го транспортного средства на 1 км пробега ($P_{смi}$) рекомендуется определять по формуле (4):

$$P_{смi} = K_{смi} \times P_{тi}, \text{ руб./км} \quad (4)$$

где:

$P_{тi}$ – затраты на топливо для i -го транспортного средства на 1 км, руб.;

$K_{смi}$ – отношение расходов на смазочные материалы к расходам на топливо для i -го транспортного средства.

Значение отношения расходов на смазочные материалы к расходам на топливо ($K_{см}$) рекомендуется определять отношением фактических расходов на смазочные материалы к фактическим расходам на топливо, рассчитанным субъектами транспортной деятельности для прошедшего временного периода в отношении группы транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом).

В отсутствие данных о фактических расходах на смазочные материалы, фактических расходах на топливо за прошедший временной период у субъекта транспортной деятельности, а также для осуществления прогнозной оценки себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов, прогнозной оценки себестоимости эксплуатации специальных и специализированных транспортных

средств в качестве значения отношения расходов на смазочные материалы к расходам на топливо (Ксм) может использоваться значение 0,075 в соответствии с Порядком 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, утвержденным приказом Минтранса России от 20 октября 2021 г. № 351 (далее – Порядок определения НМЦК при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа).

10. Затраты на шины на 1 км пробега i -го транспортного средства ($P_{ш_i}$) рекомендуется определять по формуле (5):

$$P_{ш_i} = n_k \times C_{ши_i} \times I_m / S_{ш_i}, \text{ руб./км} \quad (5)$$

где:

n_k – количество колес i -го транспортного средства;

$C_{ши_i}$ – цена автомобильной шины, руб. (рекомендуется принимать равной сопоставимой рыночной цене автомобильной шины в субъекте Российской Федерации, в котором осуществляется перевозки или работы, определяемой методом сопоставимых рыночных цен (анализа рынка), в соответствии с Методическими рекомендациями по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем));

I_m – прогнозный индекс цен на продукцию машиностроения (рекомендуется принимать равным прогнозному индексу цен производителей на продукцию машиностроения, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации для каждого года срока, на который проводится расчет);

$S_{ш_i}$ – ресурс пробега шин до списания, км.

Ресурс пробега шин до списания ($S_{ш}$) рекомендуется определять в соответствии с данными, предоставленными заводами-изготовителями автомобильных шин либо их официальными представителями, в отношении транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический

район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом).

Ресурс пробега шин до списания ($S_{ш}$) может также устанавливаться субъектом транспортной деятельности на основании анализа пробегов аналогичных списанных шин (аналогичность может определяться по производителю шин, их конструкции, размерам и модели), используемых на транспортных средствах, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажировместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом).

11. Затраты на техническое обслуживание и ремонт на 1 км пробега i -го транспортного средства ($R_{торi}$) рекомендуется определять по формуле (6):

$$R_{торi} = R_{тоi} + R_{трi} + R_{зчi} + R_{еоi}, \text{ руб./км} \quad (6)$$

где:

$R_{тоi}$ – затраты на работы по техническому обслуживанию i -го транспортного средства на 1 км пробега, руб./км;

$R_{трi}$ – затраты на работы по текущему ремонту i -го транспортного средства на 1 км пробега, руб./км;

$R_{зчi}$ – затраты на запчасти, комплектующие и материалы для i -го транспортного средства: аккумуляторы, тосол, антифриз, тормозную жидкость, инструменты, инвентарь и вспомогательные материалы, шиномонтаж, дополнительные услуги, руб./км;

$R_{еоi}$ – затраты на проведение ежедневного технического обслуживания i -го транспортного средства на 1 км пробега, руб./км.

Затраты на работы по техническому обслуживанию на 1 км пробега i -го транспортного средства ($R_{тоi}$) рекомендуется определять по формуле (7):

$$R_{тоi} = \sum_{j=1}^n C_{тоj} \times I_{пц} / L_i, \text{ руб./км} \quad (7)$$

где:

n – количество планируемых видов технического обслуживания в расчетном периоде в отношении i -го транспортного средства;

$C_{тоj}$ – стоимость проведения технического обслуживания j -го вида в отношении i -го транспортного средства, включая затраты на комплектующие

и материалы, необходимые для его проведения, руб. (рекомендуется принимать равной сопоставимой рыночной стоимости технического обслуживания транспортного средства на территории субъекта Российской Федерации, в котором осуществляются перевозки или работы, определяемой методом сопоставимых рыночных цен (анализа рынка), в соответствии с Методическими рекомендациями по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем));

$I_{\text{пц}}$ – индекс потребительских цен (рекомендуется принимать равным прогнозному индексу потребительских цен, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на период, равный периоду расчета себестоимости);

L_i – планируемый пробег i -го транспортного средства в расчетном периоде, км.

Затраты на работы по техническому обслуживанию на 1 км пробега i -го транспортного средства ($P_{\text{То}i}$) могут быть также определены по формуле (8):

$$P_{\text{То}i} = \left(\sum_{j=1}^n T_{\text{То}j} \times C_{\text{нч}j} \times I_{\text{пц}} + C_{\text{км}j} \times I_{\text{м}} \right) / L_i, \text{ руб./км}, \quad (8)$$

где:

n – количество планируемых видов технического обслуживания в расчетном периоде в отношении i -го транспортного средства;

$T_{\text{То}j}$ – трудоемкость технического обслуживания j -го вида в отношении i -го транспортного средства, нормо-час;

$C_{\text{нч}j}$ – стоимость 1 нормо-часа технического обслуживания j -го вида в отношении i -го транспортного средства, руб. (рекомендуется принимать равной сопоставимой рыночной стоимости 1 нормо-часа технического обслуживания транспортного средства на территории субъекта Российской Федерации, в котором осуществляются перевозки или работы, определяемой методом сопоставимых рыночных цен (анализа рынка), в соответствии с Методическими рекомендациями по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем));

$I_{\text{пц}}$ – индекс потребительских цен (рекомендуется принимать равным прогнозному индексу потребительских цен, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на период, равный периоду расчета себестоимости);

$C_{\text{км}j}$ – затраты на комплектующие и материалы, необходимые для проведения j -го технического обслуживания, руб.;

$I_{\text{м}}$ – прогнозный индекс цен на продукцию машиностроения (рекомендуется принимать равным прогнозному индексу цен производителей на продукцию машиностроения, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-

экономического развития Российской Федерации для каждого года срока, на который проводится расчет);

L_i – планируемый пробег i -го транспортного средства в расчетном периоде, км.

Затраты на работы по текущему ремонту на 1 км пробега i -го транспортного средства (P_{TPi}) рекомендуется определять по формуле (9):

$$P_{TPi} = \sum_{j=1}^n Z_{TPj} \times I_{ПЦ} / L_j, \text{ руб./км,} \quad (9)$$

где:

Z_{TP} – суммарные затраты субъекта транспортной деятельности на работы по текущему ремонту для прошедшего временного периода в отношении j -й группы транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом).

Значение (Z_{TP}) рекомендуется определять равным фактическим затратам на работы по текущему ремонту для прошедшего временного периода по данным бухгалтерского учета субъекта транспортной деятельности в отношении транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом), сгруппированных по возрастным категориям (с шагом 1 год);

n – количество транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность,

габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом), в соответствующей j -й возрастной группе транспортных средств, ед.;

L_j – суммарный пробег j -й группы транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом) в прошедшем временном периоде, км.;

$I_{\text{пц}}$ – индекс потребительских цен (рекомендуется принимать равным прогнозному индексу потребительских цен, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на период, равный периоду расчета себестоимости).

Затраты на работы по текущему ремонту на 1 км пробега i -го транспортного средства ($R_{\text{тр}i}$) могут быть также определены по формуле (10):

$$R_{\text{тр}i} = T_{\text{тр}i} \times C_{\text{нч}i} \times I_{\text{пц}} / L_i, \text{ руб./км} \quad (10)$$

где:

$T_{\text{тр}i}$ – трудоемкость текущего ремонта i -го транспортного средства, нормо-час км;

$C_{\text{нч}i}$ – стоимость 1 нормо-часа текущего ремонта i -го транспортного средства, руб. (рекомендуется принимать равной сопоставимой рыночной стоимости 1 нормо-часа текущего ремонта транспортного средства на территории субъекта Российской Федерации, в котором осуществляются перевозки или работы, определяемой методом сопоставимых рыночных цен (анализа рынка), в соответствии с Методическими рекомендациями по применению методов определения начальной

(максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем));

$I_{\text{пц}}$ – индекс потребительских цен (рекомендуется принимать равным прогнозному индексу потребительских цен, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на период, равный периоду расчета себестоимости);

L_i – планируемый пробег i -го транспортного средства в расчетном периоде, км.

Затраты на запчасти, комплектующие и материалы на 1 км пробега i -го транспортного средства ($P_{3чi}$) рекомендуется определять по формуле (11):

$$P_{3чi} = \sum_{j=1}^n Z_{3чj} \times I_M / L_j, \text{ руб./км} \quad (11)$$

$Z_{3чj}$ – суммарные затраты субъекта транспортной деятельности на запасные части, комплектующие и материалы для прошедшего временного периода в отношении j -й группы транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом).

Значение ($Z_{3чj}$) рекомендуется определять равным фактическим затратам на запасные части, комплектующие и материалы для прошедшего временного периода по данным бухгалтерского учета субъекта транспортной деятельности в отношении транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности,

наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом), сгруппированных по возрастным категориям (с шагом 1 год);

n – количество транспортных средств одной модели в соответствующей возрастной группе, ед.;

L_j – суммарный пробег j -й группы транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом) в соответствующей возрастной группе в прошедшем периоде, км.;

I_M – прогнозный индекс цен на продукцию машиностроения (рекомендуется принимать равным прогнозному индексу цен производителей на продукцию машиностроения, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации для каждого года срока, на который проводится расчет).

В отсутствие данных бухгалтерского учета субъекта транспортной деятельности о фактических затратах на запасные части, комплектующие и материалы для прошедшего временного периода, затраты на запчасти, комплектующие и материалы на 1 км пробега i -го транспортного средства ($P_{зч_i}$) можно определять как долю от переменных затрат, рассчитанных по формуле (2) без учета затрат на запчасти, комплектующие и материалы.

Для осуществления прогнозного расчета себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов на будущие временные периоды доля от переменных затрат может приниматься равной 0,16.

Затраты на проведение ежедневного технического обслуживания на 1 км пробега i -го транспортного средства ($P_{ео_i}$) рекомендуется определять по формуле (12):

$$P_{ео_i} = (T_{еоi} \times C_{нчi} \times I_{пц} + C_{ем} \times I_M) / L_i, \text{ руб./км} \quad (12)$$

где:

$T_{еоi}$ – трудоемкость ежедневного обслуживания транспортных средств i -го класса, ч;

$C_{нчi}$ – стоимость 1 нормо-часа ежедневного обслуживания i -го транспортного

средства, руб. (рекомендуется принимать равной сопоставимой рыночной стоимости 1 нормо-часа ежедневного обслуживания транспортного средства на территории субъекта Российской Федерации, в котором осуществляются перевозки или работы, определяемой методом сопоставимых рыночных цен (анализа рынка), в соответствии с Методическими рекомендациями по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем)), руб./ч;

$I_{\text{пц}}$ – индекс потребительских цен (рекомендуется принимать равным прогнозируемому индексу потребительских цен, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на период, равный периоду расчета себестоимости);

$C_{\text{ЕМ}}$ – затраты на расходные материалы, необходимые для проведения ежедневного обслуживания, руб.;

$I_{\text{М}}$ – прогнозный индекс цен на продукцию машиностроения (рекомендуется принимать равным прогнозируемому индексу цен производителей на продукцию машиностроения, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации для каждого года срока, на который проводится расчет);

L_i – общая протяженность пути движения i -го транспортного средства, км.

Трудоемкость ежедневного обслуживания ($T_{\text{ЕО}i}$) рекомендуется определять в соответствии с данными, предоставленными заводом-изготовителем транспортных средств или их официальным представителем, либо данными субъектов транспортной деятельности в отношении ежедневного обслуживания транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом).

12. Прочие расходы по обычным видам деятельности в сумме с косвенными расходами для i -го транспортного средства (ПКР_i) рекомендуется определять по формуле (13):

$$\text{ПКР}_i = K_{\text{пр}} \times R_{\text{пер}i}, \text{ руб./км}, \quad (13)$$

где:

Кпр – отношение прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам;

$R_{пер_i}$ – переменные затраты для i -го транспортного средства на 1 км пробега, определенные в соответствии с пунктом 8 настоящих методических рекомендаций, руб./км.

Состав прочих расходов может быть определен в соответствии с разделом III «Прочие расходы» Положения по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99, утвержденного приказом Министерства финансов Российской Федерации от 6 мая 1999 г. № 33н⁵.

Состав косвенных расходов может быть определен в соответствии с частью 2 статьи 318 Налогового кодекса Российской Федерации.

Значение отношения прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (Кпр) рекомендуется определять отношением фактических прочих расходов к фактическим переменным расходам, рассчитанным субъектом транспортной деятельности для прошедшего временного периода в отношении группы транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом).

В отсутствие данных о фактических прочих расходах, фактических переменных расходах за прошедший временной период у субъекта транспортной деятельности, а также для осуществления прогнозной оценки себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов, прогнозной оценки себестоимости эксплуатации специальных и специализированных транспортных средств отношение прочих расходов по обычным видам деятельности и косвенных расходов к переменным расходам (Кпр) может приниматься в соответствии с данными, приведенными в Порядке определения НМЦК при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа.

13. Затраты на платежи, взимаемые в счет возмещения вреда автомобильным

⁵ Зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 31 мая 1999 г. № 1790.

дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную массу свыше 12 тонн, с использованием системы «Платон» на 1 км пробега i -го транспортного средства (R_{Pi}), рекомендуется определять по формуле (14):

$$R_{Pi} = C_{Pi} \times L_{\Phi zi} / L_i, \text{руб./км} \quad (14)$$

где:

C_{Pi} – размер платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, с использованием системы «Платон», руб./км;

$L_{\Phi zi}$ – пробег i -го транспортного средства по дорогам общего пользования федерального значения, за исключением пробега по платным автомобильным дорогам и платным участкам автомобильных дорог, км;

L_i – планируемый пробег i -го транспортного средства, км.

14. Затраты на платежи, взимаемые за пользование платными дорогами и переправами, на 1 км пробега i -го транспортного средства (R_{Pli}), рекомендуется определять по формуле (15):

$$R_{Pli} = \sum_{j=1}^n C_{Plj} \times I_{\Pi} / L_i, \text{руб./км} \quad (15)$$

где:

C_{Plj} – размер платы за проезд по j -му платному участку автомобильных дорог и (или) паромных переправ;

n – количество участков платных автомобильных дорог и паромных переправ;

I_{Π} – индекс потребительских цен (рекомендуется принимать равным прогнозируемому индексу потребительских цен, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на период, равный периоду расчета себестоимости);

L_i – планируемый пробег i -го транспортного средства, км.

15. Затраты на оплату труда водителя на 1 час работы i -го транспортного средства ($R_{отв i}$) рекомендуется определять по формуле (16):

$$R_{отв i} = 12 \times \frac{CЗП}{ФРВВ} \times K_{ЗП i} \times \left(1 + \frac{C_{ТС}}{100}\right) \times I_{\Pi}, \text{руб./час} \quad (16)$$

где:

12 – количество месяцев в году;

$CЗП$ – среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций по соответствующим видам деятельности: 49.3 «Деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта» или 49.4 «Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам»; в соответствии с данными Росстата по субъекту Российской Федерации, в котором осуществляются перевозки или выполняются работы, за месяц, предшествующий месяцу расчета себестоимости (в случае отсутствия указанных данных допускается использовать значение

среднемесячной номинальной начисленной заработной платы работников по полному кругу организаций), руб.;

ФРВВ – годовой фонд рабочего времени водителя (на расчетный год);

$K_{зпi}$ – коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от категории транспортного средства и сложности условий работы;

$C_{ТС}$ – 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, %;

$I_{пц}$ – индекс потребительских цен (принимается равным прогнозному индексу потребительских цен для каждого временного периода, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации, нарастающим итогом).

Коэффициент, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от категории транспортного средства и сложности условий работы может применяться в диапазоне от 1,0 до 2,1.

Для осуществления прогнозного расчета себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов на будущие временные периоды в качестве значений коэффициента, учитывающий дифференциацию заработной платы водителей в зависимости от категории транспортного средства ($K_{зпi}$) могут приниматься значения, представленные в таблице 1.

Таблица 1

Коэффициенты дифференциации заработной платы
в зависимости от категории транспортного средства

№	Категория	$K_{зп}$
1	Легковые автомобили	1,0
2	Автобусы с числом пассажиров от 9 до 15 человек	1,0
3	Автобусы с числом пассажиров от 16 до 30 человек	1,05
4	Автобусы с числом пассажиров более 30 человек	1,5
5	Грузовые и грузопассажирские автомобили с максимально допустимой массой до 5 т	1,15
6	Автобусы, оборудованные на базе грузовых автомобилей и грузовые автомобили с максимально допустимой массой от 5 т до 12 т	1,55
7	Грузовые автомобили с максимально допустимой массой более 12 т	2,1
8	Прочая автомобильная техника	1,3

16. Затраты на оплату труда прочего производственного персонала на 1 час работы i -го транспортного средства ($Ротп_i$) рекомендуется определять по формуле (17):

$$Ротп_i = Котп_i \times Ротв_i, \text{ руб./час} \quad (17)$$

где:

Котп_i – отношение затрат на оплату труда прочего производственного персонала к затратам на оплату труда водителя;

Ротв_i – определенные в соответствии с пунктом 16 настоящих Методических рекомендаций затраты на оплату труда водителя на 1 час работы i -го транспортного средства, руб./час.

Значение отношения затрат на оплату труда прочего производственного персонала к затратам на оплату труда водителя (Котп) может быть определено отношением фактических расходов на оплату труда прочего производственного персонала к фактическим расходам на оплату труда водителей, рассчитанным субъектом транспортной деятельности для прошедшего временного периода.

В отсутствие данных о фактических расходах на оплату труда прочего производственного персонала, фактических расходах на оплату труда водителей за прошедший период и для осуществления прогнозного расчета себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов на будущие временные периоды может использоваться значение отношения затрат на оплату труда прочего производственного персонала к затратам на оплату труда водителя (Котп), равное 0,15.

К прочему производственному персоналу рекомендуется относить сотрудников, осуществляющих содержание и эксплуатацию имущества, принадлежащего субъектам транспортной деятельности, машин и оборудования, содержание помещений, их охрану и уборку.

17. Затраты на страхование на 1 час работы i -го транспортного средства (Рстр_i) рекомендуется определять по формуле (18):

$$\text{Рстр}_i = \text{Пстр}_i / \text{АЧ}_{\text{раб}}, \text{руб./час} \quad (18)$$

где:

Пстр_i – затраты на обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) и страхование транспортных средств от ущерба, хищения или угона (КАСКО) в текущем году;

$\text{АЧ}_{\text{раб}}$ – автомобиле-часы работы в расчетном году, час.

18. Затраты на оплату транспортного налога на 1 час работы i -го транспортного средства (Ртн_i) рекомендуется определять по формуле (19).

$$\text{Ртн}_i = \text{Птн}_i / \text{АЧ}_{\text{раб}}, \text{руб./час} \quad (19)$$

где:

Птн_i – затраты на оплату транспортного налога в текущем году, руб. (рекомендуется определять по формуле (20));

$\text{АЧ}_{\text{раб}}$ – автомобиле-часы работы в расчетном году, час.

$$\text{Птн}_i = U_i \times F_i \times k_{\text{в}i} \times k_{\text{п}i}, \text{руб./час} \quad (20)$$

где:

U_i – ставка налога (устанавливается законом субъекта Российской Федерации,

в котором зарегистрировано транспортное средство⁶), руб.;

F_i – налоговая база (определяется по мощности двигателя, указанной в паспорте транспортного средства⁷);

$k_{вi}$ – коэффициент владения (определяется отношением количества месяцев владения транспортным средством в году к общему количеству месяцев в году);

$k_{пi}$ – повышающий коэффициент (применяется для автомобилей, включенных в Перечень легковых автомобилей средней стоимостью от 10 миллионов рублей, утверждаемый Минпромторгом России⁸).

19. Затраты на эксплуатацию специального оборудования, которым оснащено i -е транспортное средство ($P_{сi}$), рекомендуется определять по формуле (21):

$$P_{сi} = (P_{т_{сi}} + P_{зч_{сi}}) \times Q_i \quad (21)$$

где:

$P_{т_{сi}}$ – затраты на топливо на 1 час эксплуатации специального оборудования, которым оснащено i -е транспортное средство, определяемые по формуле (22), руб./час;

$P_{зч_{сi}}$ – затраты на запчасти и комплектующие, аккумуляторы, тосол, антифриз, тормозную жидкость, инструменты, инвентарь и вспомогательные материалы, услуги, на 1 час эксплуатации специального оборудования, которым оснащено i -е транспортное средство, определяемые по формуле (23), руб./час;

Q_i – планируемое время работы специального оборудования, которым оснащено i -е транспортное средство, час.

Затраты на топливо на 1 час работы специального оборудования, которым оснащено i -е транспортное средство ($P_{т_{сi}}$), рекомендуется определять по формуле (20):

$$P_{т_{сi}} = Hs_i \times (1 + 0,01 * D) \times Ц_{тi} \times I_T, \text{ руб./час} \quad (22)$$

где:

Hs_i – норма расхода топлива на работу специального оборудования, принимается в соответствии с данными завода-изготовителя транспортного средства, либо в соответствии с Методическими рекомендациями «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте», л/час (л/заполнение цистерны);

D – поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме, учитывающий особенности эксплуатации, % (рекомендуется принимать предельные значения в соответствии с пунктами 5 и 6 Методических рекомендаций «Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном

⁶ Пункт 1 части 2 статьи 361 Налогового кодекса Российской Федерации.

⁷ Пункт 1 части 2 статьи 359 Налогового кодекса Российской Федерации.

⁸ Федеральный закон от 23 июня 2013 г. № 214-ФЗ «О внесении изменений в статью 362 части второй Налогового кодекса Российской Федерации».

транспорте»);

C_{Ti} – цена 1 литра топлива, указанная в последней, предшествующей дате расчета себестоимости, официальной публикации территориального органа Росстата субъекта Российской Федерации⁹, в котором осуществляются перевозки или выполняются работы, руб.

I_T – индекс цен производителей нефтепродуктов (рекомендуется принимать равным прогнозному индексу цен производителей нефтепродуктов, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации на период, равный периоду расчета себестоимости).

Затраты на запчасти и комплектующие, аккумуляторы, тосол, антифриз, тормозную жидкость, инструменты, инвентарь и вспомогательные материалы, услуги, на 1 час эксплуатации специального оборудования, которым оснащено i -е транспортное средство (P_{Tci}) рекомендуется определять по формуле (23):

$$P_{Tci} = K_{зч_{ci}} \times P_{T_{ci}}, \text{ руб./час} \quad (23)$$

где:

$K_{зч_{ci}}$ – отношение расходов на запасные части и материалы для специального оборудования к расходам на топливо, необходимого для работы специального оборудования;

$P_{T_{ci}}$ – затраты на топливо на 1 час работы специального оборудования, которым оснащено i -е транспортное средство, руб./час.

Значение отношения расходов на запасные части и материалы для специального оборудования к расходам на топливо, необходимое для работы специального оборудования ($K_{зч_c}$), определяется отношением фактических расходов на запасные части и материалы к фактическим расходам на топливо, необходимого для работы специального оборудования, рассчитанным субъектом транспортной деятельности для прошедшего временного периода, в отношении группы транспортных средств, имеющих схожие технические характеристики, конструктивные особенности и эксплуатационные показатели (колесная формула, тип кузова, пассажироместимость, грузоподъемность, габаритные размеры, масса транспортного средства в снаряженном состоянии, технически допустимая максимальная масса транспортного средства, основные параметры двигателя (тип, число цилиндров, рабочий объем, максимальная мощность, максимальный крутящий момент, частота вращения коленчатого вала при максимальных мощности и крутящем моменте), тип трансмиссии, максимальная скорость, средний расход

⁹ Постановление Правительства Российской Федерации от 2 июня 2008 г. № 420 «О Федеральной службе государственной статистики»; приказ Министерства экономического развития Российской Федерации от 9 января 2018 г. № 5 «Об утверждении Типового положения об Управлении Федеральной службы государственной статистики по субъектам Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Федеральной службы государственной статистики по субъекту Российской Федерации» (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 27 марта 2018 г. № 50534).

топлива, размер шин, максимальная нагрузка на оси, тип сцепного устройства, масса прицепа) и эксплуатирующихся в схожих условиях (время года, климатический район, высота над уровнем моря, тип дорожного покрытия, тип рельефа местности, наличие населенных пунктов и дорог со сложным планом).

В отсутствие данных о фактических расходах на запасные части и материалы для специального оборудования к фактическим расходам на топливо у субъекта транспортной деятельности может использоваться значение ($K_{зч_c}$), а также для осуществления прогнозной оценки себестоимости перевозки пассажиров и (или) грузов, прогнозной оценки себестоимости эксплуатации специальных и специализированных транспортных средств в качестве значения отношения расходов на запасные части и материалы для специального оборудования к расходам на топливо, необходимое для работы специального оборудования ($K_{зч_c}$), может приниматься величина 0,16.

20. При использовании транспортного средства, находящегося в собственности организации – субъекта транспортной деятельности, начисление амортизации осуществляется в соответствии с Федеральным стандартом бухгалтерского учета ФСБУ 6/2020, утвержденным приказом Министерства финансов Российской Федерации от 17 сентября 2020 г. № 204н¹⁰ (далее – ФСБУ 6/2020).

Амортизационные отчисления на 1 час работы i -го транспортного средства (A_i) рекомендуется определять по формуле (24):

$$A_i = \frac{A_t}{AЧ_{рабt}}, \text{ руб./час} \quad (24)$$

где

A_t – сумма амортизации за расчетный год t , руб./год;

$AЧ_{рабt}$ – автомобиле-часы работы в год t , час.

Начисление амортизации линейным способом в соответствии с ФСБУ 6/2020 рекомендуется производить таким образом, чтобы подлежащая амортизации стоимость объекта основных средств погашалась равномерно в течение всего срока полезного использования данного объекта основных средств, а значение суммы амортизации (A_t) рекомендуется определять как отношение разности между балансовой и ликвидационной стоимостью объекта основных средств к величине оставшегося срока полезного использования данного объекта основных средств по формуле (25):

$$A_t = \frac{K_{бал(t-1)} - K_{ликв}}{T_a - (t-1)}, \text{ руб./год} \quad (25)$$

где:

$K_{балt}$ – балансовая стоимость i -го транспортного средства в год t , без НДС, руб.;

$K_{ликв}$ – ликвидационная стоимость i -го транспортного средства, без НДС, руб.;

¹⁰

T_a – срок полезного использования транспортного средства, лет;

t – номер года, на который ведется расчет.

Балансовую стоимость транспортного средства в год t ($K_{балт}$) рекомендуется определять по формуле (26):

$$K_{балт} = K_{перв} - \sum_{t=0}^{T_a-1} A_t - \Sigma ОБ, \text{ руб.} \quad (26)$$

где:

A_t – амортизация в год t ;

$K_{перв}$ – первоначальная стоимость или переоцененная стоимость i -го транспортного средства, руб.;

$\Sigma ОБ$ – стоимость обесценения.

Срок полезного использования (T_a), ликвидационную стоимость ($K_{ликв}$) транспортного средства субъект транспортной деятельности может установить при постановке данного транспортного средства на бухгалтерский учет в соответствии с пунктом 9 раздела I ФСБУ 6/2020.

Для определения срока полезного использования транспортного средства (T_a), рекомендуется использовать данные завода-изготовителя транспортного средства. При отсутствии данных завода-изготовителя транспортного средства о сроке полезного использования транспортного средства субъектом транспортной деятельности могут быть использованы значения срока полезного использования транспортных средств в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. № 1 «О Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы».

В соответствии с ФСБУ 6/2020 при принятии субъектом транспортной деятельности решения об оценке основных средств по переоцененной стоимости, стоимость основного средства рекомендуется регулярно переоценивать таким образом, чтобы она была равна или не отличалась существенно от справедливой стоимости. В соответствии с разделом II ФСБУ 6/2020 под справедливой стоимостью основного средства подразумевается цена, по которой объект можно продать на рынке на дату оценки.

При расчете амортизации в связи с применением лизинга, кредита или аренды в формуле расчета амортизации (26) в качестве новой первоначальной стоимости ($K_{перв}$) рекомендуется использовать значение расходов на приобретение i -го транспортного средства ($РП_i$), рассчитанное по формуле (27):

$$РП_i = Ц_i \times K_n \times I_{Mt} \quad (27)$$

где:

$РП_{it}$ – расходы на приобретение i -го транспортного средства в году t срока проводимого расчета, руб.;

$Ц_i$ – средняя рыночная стоимость i -го транспортного средства на дату начала проведения расчета, руб.;

K_L – коэффициент удорожания транспортных средств в связи с применением кредитных, лизинговых механизмов или аренды;

I_{Mt} – индекс цен на продукцию машиностроения накопленным итогом (рекомендуется принимать равным индексу цен производителей на продукцию машиностроения, определяемому Минэкономразвития России в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации, накопленным итогом, начиная с календарного года осуществления расчета).

Коэффициент удорожания транспортных средств в связи с применением кредитных, лизинговых механизмов или аренды (K_L) рассчитывается по формуле (28):

$$K_L = \frac{1+R \times m}{100}, \quad (28)$$

где:

R – кредитная или лизинговая ставка, ставка удорожания, заложенная в стоимости аренды транспортных средств, %;

m – срок, на который осуществляется расчет, лет.

Полученные расходы на приобретение ($РП_{it}$), изменяющиеся в связи с применением механизмов кредита, лизинга или аренды, являются новой стоимостью транспортного средства, которую рекомендуется использовать в расчетах в качестве справедливой стоимости или новой рыночной стоимости транспортного средства.