Приложение к

Приказу ФАС России

от 15 сентября 2015

№ 841/15

**Методические рекомендации по определению ставок платы за услуги ОАО «РЖД» по аренде, управлению и эксплуатации, техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонтам подвижного состава, оказываемые пригородным пассажирским компаниям**

**I. Общие положения**

1. Настоящие Методические рекомендации по определению ставок платы за услуги ОАО «РЖД» по аренде, управлению и эксплуатации, техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонтам подвижного состава, оказываемые пригородным пассажирским компаниям (далее – Методические рекомендации) разработаны в соответствии с пунктом 3 Протокола совещаний у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 22, 30 января 2015 года, 5 февраля 2015 года № АД-П9-26пр и пунктом 2 поручения Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича от 14.07.2015 № АД-П9-4707 в целях методологического обеспечения расчетов ставок платы за следующие виды услуг (далее – услуги, связанные с арендой подвижного состава), оказываемых ОАО «РЖД» пригородным пассажирским компаниям:

- предоставление в пользование подвижного состава;

- управление и эксплуатация подвижного состава;

- техническое обслуживание подвижного состава;

- текущий ремонт подвижного состава;

- капитальный ремонт подвижного состава.

2. Настоящие Методические рекомендации предназначены для использования ОАО «РЖД» в целях расчета размера ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава при осуществлении пригородных пассажирских перевозок в целях оценки обоснованности затрат пригородных пассажирских компаний по оплате указанных услуг.

3. Настоящие Методические рекомендации определяют основные положения по расчету на очередной период регулирования (финансовый год) ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, в разрезе железных дорог (территорий) – филиалов ОАО «РЖД» дифференцированно по следующим видам тяги:

- электровозная тяга;

- тепловозная тяга;

- электропоезда;

- дизельная тяга;

- рельсовые автобусы.

3.1. Плата за пользование подвижным составомв части электровозной и тепловозной тяги определяется отдельно для электровозов и тепловозов, а также для пассажирских вагонов локомотивной тяги (цельнометаллических вагонов).

3.2. Плата за техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава в части электровозной и тепловозной тяги определяется по следующим составляющим:

- плата за техническое обслуживание и текущий ремонт (далее – сервисное обслуживание) электровозов;

- плата за сервисное обслуживание тепловозов;

- плата за техническое обслуживание пассажирских вагонов локомотивной тяги;

- плата за текущий ремонт пассажирских вагонов локомотивной тяги.

3.3. Плата за капитальный ремонт подвижного состава в части электровозной и тепловозной тяги определяется отдельно для электровозов и тепловозов, а также для пассажирских вагонов локомотивной тяги.

4. В рамках настоящих Методических рекомендаций расчет стоимости услуг, связанных с арендой подвижного состава, осуществляется с использованием метода поэлементного проектирования затрат, метода нормативных затрат, в части расчета стоимости текущего и капитального ремонта подвижного состава - модели ремонтного цикла.

4.1. Метод поэлементного проектирования затрат предусматривает проведение оценки динамики изменения затрат на период регулирования по каждому элементу затрат на основе фактических данных о расходах за последний отчетный финансовый год (отчетный период текущего года) с учетом индексов инфляции, индексов цен производителей на внутреннем рынке, прогнозируемого изменения объемов работ (услуг) и степени влияния изменения объемов работ (услуг) на динамику изменения расходов, параметров оптимизации расходов в рамках реализации организационно-технических мероприятий по оптимизации численности производственного персонала, мер по ресурсосбережению и энергоэффективности, изменения отдельных норм законодательства Российской Федерации, влияющих на размер расходов по соответствующему элементу затрат.

4.2. Метод нормативных затрат предполагает использование при расчете ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, отраслевых норм времени и нормативов численности, нормативов трудоемкости и нормативов затрат по отдельным производственным процессам и технологическим операциям, выполняемых в рамках оказания данных услуг, нормативной калькуляции себестоимости этих услуг с приведением соответствующих стоимостных параметров к условиям периода регулирования.

4.3. Использование при расчете ставок платы за текущий и капитальный ремонт подвижного состава модели ремонтного цикла предполагает определение удельной стоимости ремонтных событий на единицу транспортной работы исходя из особенностей ремонтных циклов каждой серии подвижного состава соответствующего вида тяги, характеризуемого многообразием ремонтных воздействий и сроков их наступления.

Модель ремонтного цикла отражает:

- зависимость наступления событий текущего ремонта и капитального ремонта от межремонтного пробега подвижного состава (с учетом интенсивности использования подвижного состава) и от межремонтных временных периодов;

- последовательность событий капитального ремонта;

- индивидуальность ремонтного цикла для каждой серии подвижного состава соответствующего вида тяги;

- принцип поглощения старшим видом события технического обслуживания или ремонта всех видов младших событий технического обслуживания и ремонтов.

5. Расчет ставок платы за предоставление в пользование подвижного состава, управление и эксплуатацию подвижного состава, техническое обслуживание подвижного состава, текущий и капитальный виды ремонта подвижного состава осуществляется в разрезе железных дорог по каждому виду тяги.

Ставки платы за текущий и капитальный виды ремонта подвижного состава рассчитываются с дифференциацией по сериям подвижного состава в части электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис, а также по сериям тепловозов и электровозов при определении стоимости сервисного обслуживания и капитального ремонта тягового подвижного состава.

**II. Порядок формирования расходов и объемных показателей, учитываемых при определении ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава**

6. В стоимостной основе ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, учитываются расходы по выполнению основных производственных, вспомогательных и управленческих процессов, образующих в совокупности соответствующий вид услуги.

Таким образом, при расчете ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, учитываются расходы, формируемые только на уровне тех структурных подразделений ОАО «РЖД», которые непосредственно задействованы при выполнении указанных процессов.

7.С учетом особенностей организации и технологии выполнения работ (услуг), связанных с арендой подвижного состава, расходы ОАО «РЖД» по оказанию данных услуг формируются:

- на уровне линейных предприятий (эксплуатационные и ремонтные депо моторвагонного подвижного состава, локомотивные депо, производственные участки, в том числе пункты технического обслуживания);

-на региональном уровне (Региональная дирекция моторвагонного подвижного состава, Региональная дирекция тяги, Региональная дирекция по ремонту тягового подвижного состава, Региональный центр корпоративного управления);

- на функциональном уровне (Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава, Центральная дирекция тяги, Центральная дирекция по ремонту тягового подвижного состава).

8. Затраты на каждом из указанных уровней их формирования учитываются по единой номенклатуре статей расходов ОАО «РЖД», предусмотренной Порядком ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий, утвержденным приказом Минтранса России от 12.08.2014 № 225.

Стоимостная основа ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, формируется в следующем порядке.

8.1. В стоимостной основе ставок платы за предоставление в пользование подвижного состава учитываются затраты по следующим статьям:

в части платы за предоставление в пользование электропоездов: 3224 «Амортизация электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав);

в части платы за предоставление в пользование электровозов: 3124 «Амортизация электровозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении» (распределяемая статья в структуре прямых производственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав, с учетом фактической географии курсирования электровозов), 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав, с учетом фактической географии курсирования электровозов);

в части платы за предоставление в пользование тепловозов: 3324 «Амортизация тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении» (распределяемая статья в структуре прямых производственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав, с учетом фактической географии курсирования тепловозов), 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав, с учетом фактической географии курсирования тепловозов);

в части платы за предоставление в пользование пассажирских вагонов локомотивной тяги: 5028 «Амортизация пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении», 0822 «Налог на имущество»(распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав);

в части платы за предоставление в пользование подвижного состава дизельной тяги (дизель-поезда и автомотрисы): 3424 «Амортизация дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав);

в части платы за предоставление в пользование рельсовых автобусов:3624 «Амортизация рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 0822 «Налог на имущество» (распределяемая статья в структуре общехозяйственных расходов соответствующего структурного подразделения ОАО «РЖД», на балансе которого находится данный подвижной состав).

8.2. В стоимостной основе ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава учитываются затраты по следующим статьям:

в части платы за управление и эксплуатацию электропоездов: 3226 «Обслуживание электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 3228 «Работа электропоездов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 3233 «Подача-уборка поездов перевозчика за рамками технологического процесса перевозки в пригородном сообщении»;

в части платы за управление и эксплуатацию подвижного состава электровозной тяги: 3128 «Работа электровозов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 5018 «Обслуживание пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении» (распределяемая между электровозной и тепловозной видами тяги статья, расходы по которой относятся на данную услугу пропорционально вагоно-километрам работы пригородных поездов при электровозной тяге в общем объеме вагонокилометровой работы пригородных поездов локомотивной тяги по данным за последний отчетный период);

в части платы за управление и эксплуатацию подвижного состава тепловозной тяги:3328 «Работа тепловозов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 3338 «Работа тепловозов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (обеспечение топливом)», 5018 «Обслуживание пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении» (распределяемая между электровозной и тепловозной видами тяги статья, расходы по которой относятся на данную услугу пропорционально вагоно-километрам работы пригородных поездов при тепловозной тяге в общем объеме вагонокилометровой работы пригородных поездов локомотивной тяги по данным за последний отчетный период);

в части платы за управление и эксплуатацию подвижного состава дизельной тяги (дизель-поезда и автомотрисы): 3428 «Работа дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 3430 «Работа дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (обеспечение топливом)», 3426 «Обслуживание дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за управление и эксплуатацию рельсовых автобусов: 3628 «Работа рельсовых автобусов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (работа локомотивных бригад)», 3630 «Работа рельсовых автобусов, сданных в аренду, в пассажирских перевозках в пригородном сообщении (обеспечение топливом)», 3626 «Обслуживание рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении».

8.3. В стоимостной основе ставок платы за техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава учитываются затраты по следующим статьям:

в части платы за техническое обслуживание электропоездов: 6284 «Техническое обслуживание электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за текущий ремонт электропоездов: 6285 «Текущие виды ремонта электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за сервисное обслуживание электровозов: 6184 «Техническое обслуживание электровозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 6678 «Сервисное обслуживание электровозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»,6679 «Дополнительные работы по сервисному обслуживанию электровозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за сервисное обслуживание тепловозов:6384 «Техническое обслуживание тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 6680 «Сервисное обслуживание тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении», 6681 «Дополнительные работы по сервисному обслуживанию тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за техническое обслуживание пассажирских вагонов локомотивной тяги: 6623 «Техническое обслуживание по программе ТО-1 в пунктах формирования и оборота и текущий отцепочный ремонт пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении», 6624 «Техническое обслуживание по программе ТО-2 пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении», 6625 «Техническое обслуживание по программе ТО-3 пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении»;

в части платы за текущий ремонт пассажирских вагонов локомотивной тяги: 6626 «Деповской ремонт пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении»;

в части платы за техническое обслуживание подвижного состава дизельной тяги (дизель-поезда и автомотрисы): 6484 «Техническое обслуживание дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за текущий ремонт подвижного состава дизельной тяги (дизель-поезда и автомотрисы):6485 «Текущие виды ремонта дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за техническое обслуживание рельсовых автобусов: 6784 «Техническое обслуживание рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за текущий ремонт рельсовых автобусов: 6785 «Текущие виды ремонта рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении».

8.4. В стоимостной основе ставок платы за капитальный ремонт подвижного состава учитываются затраты по следующим статьям:

в части платы за капитальный ремонт электропоездов: 6286 «Капитальные виды ремонта электропоездов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за капитальный ремонт электровозов: 6186 «Капитальные виды ремонта электровозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за капитальный ремонт тепловозов:6386 «Капитальные виды ремонта тепловозов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за капитальный ремонт пассажирских вагонов локомотивной тяги: 6627 «Капитальные виды ремонта пассажирских вагонов, сданных в аренду, курсирующих в пригородном сообщении»

в части платы за капитальный ремонт подвижного состава дизельной тяги (дизель-поезда и автомотрисы): 6486 «Капитальные виды ремонта дизель-поездов и автомотрис, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении»;

в части платы за капитальный ремонт рельсовых автобусов: 6786 «Капитальные виды ремонта рельсовых автобусов, сданных в аренду, работающих в пассажирских перевозках в пригородном сообщении».

9. Расходы по статьям, предусмотренным в пункте 8 настоящих Методических рекомендаций, формируются нарастающим итогом путем включения в их состав затрат, учитываемых на уровне линейных предприятий, уровне региональных дирекций и уровне центральных дирекций, связанных с выполнением соответствующими структурными подразделениями ОАО «РЖД» основных производственных, вспомогательных и управленческих процессов, предусмотренных технологией оказания услуг, связанных с арендой подвижного состава.

9.1. На уровне линейных предприятий учитываются расходы, связанные с выполнением основных производственных процессов, включая амортизацию подвижного состава, налог на имущество, страхование подвижного состава, расходы на техническое обслуживание, текущий и капитальный виды ремонта подвижного состава, предоставление услуг локомотивных бригад (услуги управления и эксплуатации электропоездов, дизель-поездов, автомотрис, рельсовых автобусов), локомотивов (электровозов и тепловозов) с бригадами для тяги пассажирских вагонов локомотивной тяги, а также расходы, связанные с выполнением вспомогательных и управленческих процессов, включая расходы на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения работ (услуг) по техническому обслуживанию, текущему и капитальному ремонтам, маневровые работы, организацию работы линейных предприятий.

Расходы на уровне линейных предприятий формируются со следующей детализацией:

- прямые производственные расходы (специфические расходы, непосредственно связанные с выполнением основных производственных операций) с расшифровкой по элементам затрат;

- общепроизводственные расходы;

- общехозяйственные расходы (в том числе административно-управленческие).

9.2. На региональном уровне учитываются расходы по управлениюна полигоне соответствующей железной дороги процессом оказания услуг, связанных с арендой подвижного состава, включая организацию работы с пригородными пассажирскими компаниями, контроль исполнения условий договора аренды подвижного состава, осуществление взаиморасчетов за оказанные услуги, обеспечение взаимодействия со сторонними организациями в части выполнения переданных на аутсорсинг работ (услуг), организацию работы по снабжению линейных предприятий топливно-энергетическими и материально-техническими ресурсами, автотранспортное обеспечение, обучение локомотивных бригад и работников, занятых ремонтом подвижного состава, метрологическое обеспечение.

Расходы, сформированные на региональном уровне, детализируются на общепроизводственные и общехозяйственные (в том числе административно-управленческие).

9.3. На функциональном уровне учитываются расходы по управлению на центральном уровне процессом оказания услуг, связанных с арендой подвижного состава, включая обеспечение системы безопасности пригородного пассажирского движения, регулирование парка подвижного состава и численности локомотивных бригад и их перераспределение в зависимости от потребностей субъектов Российской Федерации в пригородных пассажирских перевозках, контроль технического состояния пригородного подвижного состава и соблюдение порядка его технического обслуживания и ремонта, организацию проведения капитального ремонта подвижного состава.

Расходы, сформированные на функциональном уровне, детализируются на общепроизводственные и общехозяйственные (в том числе административно-управленческие).

10. Информация о расходах ОАО «РЖД» на оказание услуг, связанных с арендой подвижного состава, за соответствующий отчетный период (год, 9 месяцев, полугодие) сводится по формам таблиц, предусмотренным приложением 1 к настоящим Методическим рекомендациям. Указанные таблицы формируются по каждой железной дороге, по каждому виду тяги с приведением источников информации (форм отраслевой отчетности ОАО «РЖД»), используемых для их заполнения.

В целях определения ставок платы за управление и эксплуатацию, техническое обслуживание подвижного состава, ОАО «РЖД», начиная с 2016 года, ежегодно до 1 июля на официальном интернет-сайте компании объявляется информация о фактических значениях доли общепроизводственных и общехозяйственных расходов линейного, регионального и функционального уровней, а также расходов вспомогательных подразделений к прямым производственным расходам линейных предприятий по данным за последний отчетный период (финансовый год), предшествующий периоду регулирования. Указанная информация сводится по форме таблицы, представленной в приложении 4 к настоящим Методическим рекомендациям.

11. Расчет ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, осуществляется с учетом следующих объемных показателей, сформированных на уровне соответствующей железной дороги:

- вагоно-часов работы соответствующего типа подвижного состава при определении ставок платы за пользование подвижным составом (в части предоставления в пользование электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис, а также пассажирских вагонов локомотивной тяги);

- локомотиво-часов работы в пригородном сообщении тепловозов и/или электровозов при определении ставок платы за предоставление в пользование тепловозов и электровозов;

- поездо-часов работы соответствующего типа подвижного состава при определении ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава;

- вагоно-километров работы соответствующего типа подвижного состава при определении ставок платы за техническое обслуживание, текущие ремонт и капитальный ремонт электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис, а также пассажирских вагонов локомотивной тяги;

- локомотиво-километров работы в пригородном сообщении тепловозов и/или электровозов при определении ставок платы за сервисное обслуживание и капитальный ремонт тепловозов и электровозов.

11.1. Объемные показатели, учитываемые при определении ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, проектируются на период регулирования по каждой железной дороге исходя из объемных показателей прошлого периода при необходимости с их корректировкой с представлением позиции субъекта Российской Федерации.

11.2. Указанные объемные показатели формируются непосредственно в части пригородного пассажирского движения.

12. Информация об объемных показателях деятельности ОАО «РЖД» по оказанию услуг, связанных с арендой подвижного состава, за соответствующий отчетный период (год, 9 месяцев, полугодие) сводится по формам таблиц, предусмотренным приложением 2 к настоящим Методическим рекомендациям. Указанные таблицы формируются по каждой железной дороге, по каждому виду тяги с приведением источников информации (форм отраслевой отчетности ОАО «РЖД»), используемых для их заполнения.

13. Рентабельность ОАО «РЖД» от услуг ОАО «РЖД» за предоставление в пользование подвижного состава не должна превышать 5%.

**III. Расчет ставки платы за пользование подвижным составом**

 14. Расчет ставок платы за пользование подвижным составом осуществляется по i-й железной дороге на основе затрат на амортизацию подвижного состава соответствующего вида тяги, приписанного к депо i-й железной дороги, затрат по налогу на имущество в отношении данного подвижного состава и объемов планируемых на период регулирования вагоно-часов (локомотиво-часов) работы данного подвижного состава в пригородном пассажирском движении в соответствии со следующими формулами:

; (1)

; (2)

; (3)

; (4)

; (5)

 (6)

где:

, , , , , - ставки платы за пользование подвижным составом, рассчитанные на период регулирования по i-й железной дороге, в части электропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов, электровозов, тепловозов и пассажирских вагонов локомотивной тяги соответственно;

, ,  - размер расходов на амортизацию пригородного подвижного состава, приписанного к депо i-й железной дороги в части электропоездов, дизельной тяги и рельсовых автобусов соответственно;

,  - размер расходов на амортизацию электровозов и тепловозов, курсирующих в пригородном сообщении по территории i-й железной дороги;

 - размер расходов на амортизацию курсирующих в пригородном сообщении пассажирских вагонов локомотивной тяги, приписанных к депо i-й железной дороги;

, , , - расходы по налогу на имущество, рассчитанные на период регулирования в отношении подвижного составаэлектропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов соответственно, приписанных к депо i-й железной дороги;

, - расходы по налогу на имущество в отношении электровозов и тепловозов, курсирующих в пригородном сообщении по территории i-й железной дороги, определяемые на период регулирования исходя из доли локомотиво-часов работы в пригородном сообщении на данной железной дороге в общем объеме работы указанного тягового подвижного состава;

 - расходы по налогу на имущество, рассчитанные на период регулирования в отношении курсирующих в пригородном сообщении пассажирских вагонов локомотивной тяги, приписанных к депо i-й железной дороги;

, , , ,  - планируемые на период регулирования объемы вагоно-часов работы в пригородном сообщении на территории i-й железной дороги подвижного состава, в части электропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов соответственно, включая объемы работы данного подвижного состава в хозяйственном движении при осуществлении пригородных пассажирских перевозок;

, - планируемые на период регулирования объемы локомотиво-часов работы в пригородном сообщении на территории i-й железной дороги электровозов и тепловозов, включая объемы работы данного подвижного состава в хозяйственном движении при осуществлении пригородных пассажирских перевозок;

- планируемые на период регулирования объемы вагоно-часов работы в пригородном сообщении на территории i-й железной дороги вагонов локомотивной тяги, включая объемы работы данного подвижного состава в хозяйственном движении при осуществлении пригородных пассажирских перевозок;

*R* - рентабельность ОАО «РЖД» от услуг ОАО «РЖД» за предоставление в пользование подвижного состава.

По соглашению сторон ставка платы за пользование подвижным составом может взиматься за вагоно-сутки электропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов, пассажирских вагонов локомотивной или локомотиво-сутки для электровозов и тепловозов. В этом случае расчет ставки производится по каждому объекту движимого имущества по следующей формуле:

; (1)

; (2)

; (3)

; (4)

; (5)

 (6)

где:

, , , , , - ставки платы за пользование подвижным составом, рассчитанные на период регулирования по i-ому объекту движимого имущества в части электропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов, электровозов, тепловозов и пассажирских вагонов локомотивной тяги соответственно;

, ,  - размер расходов на амортизацию i-объекта движимого имущества на период регулирования в части сданных в аренду электропоездов, дизельной тяги и рельсовых автобусов соответственно;

,  - размер расходов на амортизацию i-объекта движимого имущества(электровозов и тепловозов), сданного в аренду, определяемые исходя из доли локомотиво-часов работы в пригородном сообщении на данной железной дороге в общем объеме работы указанного тягового подвижного состава;

 - размер расходов на амортизацию i-объекта движимого имущества(курсирующих в пригородном сообщении пассажирских вагонов локомотивной тяги), сданного в аренду;

, , , - расходы по налогу на имущество, рассчитанные на период регулирования в соответствие с Налоговым кодексом Российской Федерации в отношении i-объекта движимого имущества (электропоездов, дизельной тяги, рельсовых автобусов соответственно);

,  - расходы по налогу на имущество, рассчитанные на период регулирования в соответствие с Налоговым кодексом Российской Федерации в отношении i-объекта движимого имущества (электровозов и тепловозов), сданного в аренду, определяемые исходя из доли локомотиво-часов работы в пригородном сообщении на данной железной дороге в общем объеме работы указанного тягового подвижного состава;

 - расходы по налогу на имущество, рассчитанные на период регулирования в соответствие Налоговым кодексом Российской Федерации в отношении i-объекта движимого имущества(курсирующих в пригородном сообщении пассажирских вагонов локомотивной тяги), сданного в аренду;

*Д* – количество календарных дней в году

При методе расчета за вагоно-сутки и локомотиво-сутки арендованный парк подвижного состава рассчитывается как сумма фактически эксплуатируемого подвижного состава и резервного парка на территории i-й железной дороги.

15. Расходы на амортизацию подвижного состава проектируются на период регулирования исходя из размера фактических расходов на амортизацию подвижного состава по итогам отчета за полугодие, 9 месяцев текущего года, сформированных в разрезе железных дорог по статьям затрат, предусмотренным подпунктом 8.1. настоящих Методических рекомендаций, ожидаемых расходов на амортизацию подвижного состава по текущему году в целом, и планируемого на период регулирования изменения среднегодовой стоимости пригородного подвижного состава исходя из прогнозных объемов поступления/выбытия данного подвижного состава в стоимостном выражении.

Расчет расходов на амортизацию подвижного состава, приписанного к депо i-й железной дороги, по каждому виду тяги на период регулирования () осуществляется по следующей формуле:

 (7)

где:

 - ожидаемые в текущем периоде расходы на амортизацию пригородного подвижного состава, приписанного к депо i-й железной дороги;

 - планируемое на период регулирования изменение расходов на амортизацию с учетом прогнозируемой среднегодовой стоимости вводимых и выбывающих в течение данного периода единиц подвижного состава (по соответствующим типам тяги и сериям подвижного состава), результатов переоценки указанных основных средств и средней нормы амортизации по ним.

15.1. Расходы на амортизацию подвижного состава определяются отдельно для подвижного состава, приобретенного в период функционирования МПС России, и подвижного состава, приобретенного в период функционирования ОАО «РЖД».

15.2. Для подвижного состава, приобретенного в период функционирования МПС России,амортизация рассчитывается исходя из размера стоимости данного подвижного состава, учитываемого на балансе ОАО «РЖД» на момент передачи указанного имущества МПС России на баланс ОАО «РЖД», и оставшегося срока службы данного подвижного состава на момент передачи.

15.3. Для подвижного состава, приобретенного в период функционирования ОАО «РЖД», амортизация рассчитывается исходя из размера первоначальной стоимости и нормативного срока службы данного подвижного состава.

16. Расходы по налогу на имущество в отношении подвижного состава соответствующего вида тяги по i-й железной дороге определяются на период регулирования исходя из планируемого на данный период размера затрат ОАО «РЖД» по статье общехозяйственных расходов 0822 «Налог на имущество» с учетом доли стоимости пригородного подвижного состава в общей стоимости имущества ОАО «РЖД» и доли вагоно-часов работы пригородного подвижного состава, приписанного к депо i-ой железной дороги, в общем объеме вагоно-часов работы в пригородном сообщении по сети в целом.

В части электровозов и тепловозов налог на имущество определяется с учетом долилокомотиво-часов работы в пригородном сообщении на территории i-й железной дороги в общем объеме локомотиво-часов работыданного подвижного состава по сети железных дорог в целом.

**IV. Расчет ставки платы за управление и эксплуатацию подвижного состава**

17. Расчет ставки платы за управление и эксплуатацию подвижного состава j-то вида тяги поi-й железной дороге() осуществляется на основе проектируемых на период регулирования затрат, связанных с оказанием данной услуги (),и объемов планируемых на период регулирования поездо-часов работы данного подвижного состава в пригородном пассажирском движении () в соответствии со следующей формулой:

. (8)

18. Затраты, связанные с оказанием услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава (за исключением затрат вспомогательных структурных подразделений), формируются по статьям, предусмотренным подпунктом 8.2. настоящих Методических рекомендаций, и по каждой статье затрат детализируются по следующим составляющим:

- прямые производственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий (далее – прямые расходы линейных предприятий);

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий;

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на региональном уровне;

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на функциональном уровне.

19. Расчет прямых производственныхрасходов линейных предприятий выполняется по каждому элементу затрат на основе отчетных (ожидаемых) расходов за предшествующий период с учетом индексов инфляции, индексов цен производителей на внутреннем рынке, прогнозируемого изменения объёмов работ (услуг) и степени влияния изменения объёмов работ (услуг) на динамику изменения расходов.

19.1. Индексы инфляции и индексы цен производителей на внутреннем рынке принимаются к расчету затрат на основании данных последнего на момент выполнения расчета актуализированного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, опубликованного на официальном интернет-сайте Минэкономразвития России.

19.2. Степень влияния изменения объёмов работ на динамику изменения расходов определяется как доля прямых производственных расходов, зависящих от изменения объемов поездо-часовой работы подвижного состава. Доли зависящих от объемов работы прямых производственных расходов по каждому элементу затрат, учитываемых в стоимостной основе ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава, принимаются к расчёту затрат с учётом данных, представленныхв приложении 3 к настоящим Методическим рекомендациям.

20. Расчет прямых производственных расходов линейных предприятий (далее – ППР) по управлению и эксплуатации подвижного состава осуществляется в следующем порядке.

20.1. На основе отчетных данных о расходах ОАО «РЖД» в текущем году (полугодие или 3 квартала) и оценки ожидаемых расходов за период текущего года, по которым отчетные данные не сформированы (полугодие или 1 квартал соответственно) определяются ожидаемые ППР по текущему году в целом.

20.1.1. Оценка ожидаемых ППР за период текущего года, по которым отчетные данные не сформированы (далее – прогнозный период текущего года), осуществляется на основании отчетных данных ОАО «РЖД» о расходах за аналогичный период предшествующего отчетного года.

20.1.2. При оценке ожидаемых ППР за 4-й квартал текущего года используются:

-показатель инфляции, отражающий изменение потребительских цен в 4-м квартале текущего года по отношению к 4-му кварталу предшествующего года, который рассчитывается как среднее геометрическое произведения индексов потребительских цен«декабрьтекущего года к декабрю предыдущего года» и «сентябрь текущего года к сентябрю предыдущего года»;

- индексы цен производителей «4 квартал текущего года к 4 кварталу предыдущего года».

20.1.3. При оценке ожидаемых ППР за полугодие текущего года используются:

- показатель инфляции, отражающий изменение потребительских цен во2-м полугодии текущего года по отношению ко2-му полугодию предшествующего года, который рассчитывается как среднее геометрическое произведения индексов потребительских цен«декабрьтекущего года к декабрю предыдущего года», «сентябрь текущего года к сентябрю предыдущего года», «июнь текущего года к июню предыдущего года»;

- индексы цен производителей, отражающие изменение цен производителей во втором полугодии текущего года по отношению ко 2-му полугодию предыдущего года, которые рассчитываются как среднее геометрическое произведения индексов «4-й квартал текущего года к 4-му кварталу предыдущего года» и «3-й квартал текущего года к 3-му кварталу предыдущего года».

20.1.4. Изменение объемов работы, учитываемое при оценке ожидаемых ППР за прогнозный период текущего года, определяется исходя из соотношения поездо-часов работы подвижного состава в пригородном сообщении, планируемых на прогнозный период текущего года в соответствии с параметрами договора на транспортное обслуживание населения на текущий год, и поездо-часов работы подвижного состава в пригородном сообщении по данным отчета за аналогичный период предыдущего года.

20.1.5. Расчет ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава соответствующего вида тяги на прогнозный период текущего года производится по каждой железной дороге по элементам затрат «затраты на оплату труда», «отчисления на социальные нужды», «материальные затраты», «прочие затраты» в следующем порядке:

20.1.5.1. Расходы по элементу «Затраты на оплату труда», проектируемые на прогнозный период текущего года (Фтек,прог),рассчитываются по следующей формуле:

 (9)

где:

Фотч **–** совокупные расходы по элементу «Затраты на оплату труда», учитываемые по статьям, предусмотренным по соответствующему виду тяги подпунктом 8.2. настоящих Методических рекомендаций, в части прямых производственных расходов, за период предшествующего отчетного года (полугодие или 4-й квартал), аналогичный прогнозному периоду текущего года;

ИПЦтек– прогнозное значение индекса потребительских цен, отражающего изменение цен в прогнозном периоде текущего года к аналогичному периоду предшествующего отчетного года, определяемое в соответствии с подпунктом 20.1.2. или 20.1.3. настоящих Методических рекомендаций;

dф – доля расходов на оплату трудапроизводственного персонала, задействованного при оказании услуг по управлению и эксплуатации подвижного состава, зависящих от объемов поездо-часовой работы подвижного состава в пригородном сообщении;

ИОРтек,прог – индекс изменения объёмов поездо-часовой работы подвижного состава в прогнозном периоде текущего года к аналогичному периоду предшествующего отчетного года, рассчитываемый по следующей формуле:

, (10)

где:

ОРп-ч,тек,прог - объем поездо-часовой работы, ожидаемый в прогнозном периоде текущего года;

ОРп-ч,отч – объем поездо-часовой работы по данным отчета (без учета поездо-часов работы подвижного состава в хозяйственном движении) за аналогичный период предыдущего года.

- индекс экономии расходов с учётом реализации организационно-технических мероприятий по оптимизации численности производственного персонала.

20.1.5.2. Расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», проектируемые на прогнозный период текущего года(Отек,прог), рассчитываются по следующей формуле:

,(11)

где:

Оотч – совокупные расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», учитываемые по статьям, предусмотренным по соответствующему виду тяги подпунктом 8.2. настоящих Методических рекомендаций, в части прямых производственных расходов, за период предшествующего отчетного года (полугодие или 4-й квартал), аналогичный прогнозному периоду текущего года;

- коэффициент корректировки расходов по элементу «Отчисления на социальные нужды» с учетом изменений законодательства о страховании в Российской Федерации.

20.1.5.3. Расходы по элементу «Материальные затраты», проектируемые на прогнозный период текущего года (Мтек,прог), рассчитываются по следующей формуле:

 (12)

где:

Мотч **–** совокупные расходы по элементу «Материальные затраты», учитываемые по статьям, предусмотренным по соответствующему виду тяги подпунктом 8.2. настоящих Методических рекомендаций, в части прямых производственных расходов, за период предшествующего отчетного года (полугодие или 4-й квартал), аналогичный прогнозному периоду текущего года;

ИЦПтек– прогнозное значение индекса цен в промышленности для внутреннего рынка, отражающего изменение цен в прогнозном периоде текущего года к аналогичному периоду предшествующего отчетного года, определяемое в соответствии с подпунктом 20.1.2. или 20.1.3. настоящих Методических рекомендаций;

dм – доля материальных затрат, связанных с оказанием услуг по управлению и эксплуатации подвижного состава, зависящих от объемов поездо-часовой работы подвижного состава в пригородном сообщении;

- индекс экономии расходов с учётом реализации мер по ресурсосбережению и энергоэффективности.

20.1.5.4. Расходы по элементу «Прочие затраты»,проектируемые на прогнозный период текущего года (Птек,прог), рассчитываются по следующей формуле:

 (13)

где:

 Потч– совокупные расходы по элементу «Прочие затраты», учитываемые по статьям, предусмотренным по соответствующему виду тяги подпунктом 8.2. настоящих Методических рекомендаций, в части прямых производственных расходов, за период предшествующего отчетного года (полугодие или 4-й квартал), аналогичный прогнозному периоду текущего года;

dп – доля прочих затрат, связанных с оказанием услуг по управлению и эксплуатации подвижного состава, зависящих от объемов поездо-часовой работы подвижного состава в пригородном сообщении;

 - индекс экономии прочих расходов.

20.1.5.5. Размер ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава j-го вида тяги для i-й железной дороги на прогнозный период текущего года() определяется по следующей формуле:

 (14)

где:

, , ,  - расходы по элементам «Затраты на оплату труда», «Отчисления на социальные нужды», «Материальные затраты», «Прочие затраты», связанные с оказанием услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава j-го вида тяги, рассчитанные на прогнозный период текущего года для i-й железной дороги в соответствии с подпунктами 20.1.5.1. - 20.1.5.4. настоящих Методических рекомендаций.

20.1.6. Ожидаемые ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава j-го вида тяги для i-й железной дороги по текущему году в целом () определяются по следующей формуле:

, (15)

где:

 - размер ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава j-го вида тяги по i-й железной дороге за отчетный период текущего года.

20.2. На основе размера ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава, ожидаемых в текущем году, производится расчет данных расходов на период регулирования.

20.2.1. При проектировании ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава на период регулирования используются:

 индекс потребительских цен, прогнозируемый на период регулирования (в среднем за год);

- индексы цен производителей, прогнозируемые на период регулирования.

20.2.2. Изменение объемов работы, учитываемое при проектировании ППР на период регулирования, определяется исходя из соотношения поездо-часов работы подвижного состава в пригородном сообщении, планируемых на период регулирования в соответствии с параметрами договора на транспортное обслуживание населения на указанный период, и поездо-часов работы подвижного состава в пригородном сообщении, ожидаемых в текущем году.

20.2.3. Расчет ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава соответствующего вида тяги на период регулированияпроизводится по каждой железной дороге по элементам затрат «затраты на оплату труда», «отчисления на социальные нужды», «материальные затраты», «прочие затраты» в следующем порядке:

20.2.3.1. Расходы по элементу «Затраты на оплату труда», проектируемые на период регулирования (Фрег), рассчитываются по следующей формуле:

 (16)

где:

Фтек,прог – ожидаемые в прогнозном периоде текущего года расходы на оплату труда, рассчитанные в соответствии с подпунктом 22.1.5.1. настоящих Методических рекомендаций;

Фтек,отч – расходы на оплату труда в отчетном периоде текущего года;

ИПЦрег– прогнозное значение индекса потребительских цен на период регулирования (в среднем за год);

ИОРрег - индекс изменения объёмов поездо-часовой работы подвижного состава, планируемых на период регулирования, по отношению к ожидаемым в текущем периоде объемам поездо-часовой работы, рассчитываемый по следующей формуле:

, (17)

ОРп-ч,рег**–** планируемый на период регулирования объем поездо-часовой работы;

ОРп-ч,тек – ожидаемый в текущем году объем поездо-часовой работы.

- индекс экономии расходов с учётом реализации организационно-технических мероприятий по оптимизации численности производственного персонала. На первый период регулирования указанный индекс принимается к расчету ППР в размере не более 0,97.

20.2.3.2. Расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», проектируемые на период регулирования(Орег), рассчитываются по следующей формуле:

, (18)

где:

Отек,прог– ожидаемые в прогнозном периоде текущего года расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды», рассчитанные в соответствии с подпунктом 20.1.5.2. настоящих Методических рекомендаций;

Отек,отч – расходы по элементу «Отчисления на социальные нужды» в отчетном периоде текущего года;

- коэффициент корректировки расходов по элементу «Отчисления на социальные нужды» с учетом планируемых на период регулирования изменений законодательства о страховании в Российской Федерации.

20.2.3.3. Расходы по элементу «Материальные затраты», проектируемые на период регулирования (Мрег), рассчитываются по следующей формуле:

 (19)

где:

Мтек,прог – ожидаемые в прогнозном периоде текущего года расходы по элементу «Материальные затраты», рассчитанные в соответствии с подпунктом 20.1.5.3. настоящих Методических рекомендаций;

Мтек,отч – расходы по элементу «Материальные затраты» в отчетном периоде текущего года;

ИЦПрег– прогнозное значение индекса цен в промышленности для внутреннего рынка на период регулирования (в среднем за год);

- индекс экономии расходов с учётом реализации мер по ресурсосбережению и энергоэффективности. На первый период регулирования указанный индекс принимается к расчету ППР в размере не более 0,97.

20.2.3.4. Расходы по элементу «Прочие затраты»,проектируемые на период регулирования (Прег), рассчитываются по следующей формуле:

, (20)

где:

Птек,прог – ожидаемые в прогнозном периоде текущего года прочие расходы, рассчитанные в соответствии с подпунктом 20.1.5.4. настоящих Методических рекомендаций;

Птек,отч – размер прочих расходов в отчетном периоде текущего года;

 - индекс экономии прочих расходов. На первый период регулирования указанный индекс принимается к расчету ППР в размере не более 0,97.

20.2.3.5. Размер ППР по управлению и эксплуатации подвижного состава j-го вида тяги для i-й железной дороги на период регулирования () определяется по следующей формуле:

, (21)

где:

, , ,  - расходы по элементам «Затраты на оплату труда», «Отчисления на социальные нужды», «Материальные затраты», «Прочие затраты», связанные с оказанием услуги по управлению и эксплуатации подвижного состава j-го вида тяги, рассчитанные на период регулирования для i-й железной дороги в соответствии с подпунктами 20.2.3.1. - 20.2.3.4. настоящих Методических рекомендаций.

21. Размер затрат, учитываемых в стоимостной основе ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава (), определяется на период регулирования по следующей формуле:

, (22)

 - прямые производственные расходы по управлению и эксплуатации подвижного состава j-го вида тяги, рассчитанные для i-й железной дороги на период регулирования в соответствии с подпунктом 22.2.3.5. настоящих Методических указаний;

 - проектируемые на период регулирования общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий;

 - проектируемые на период регулирования общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на региональном уровне;

 - проектируемые на период регулирования общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на функциональном уровне;

 - проектируемые на период регулирования расходы вспомогательных подразделений, задействованных при оказании по управлению и эксплуатации подвижного состава.

22. Общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий, региональном и функциональном уровнях, принимаются к расчету стоимостной основы ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава с учетом доли указанных расходов к прямым производственным расходам линейных предприятий, сложившейся по отчетным данным по i-й железной дороге за период, предшествующий текущему году, в случае если её отклонение от данного показателя, зафиксированного на среднесетевом уровне за данный период, не превышает 10%.

Указанные доли определяются отдельно для уровня линейных предприятий, регионального уровня и функционального уровня.

В случае если отклонение указанной доли, определенной по соответствующей железной дороге, от среднесетевого показателя превышает 10%, ОАО «РЖД» предоставляется дополнительное обоснование данного превышения. В случае непредоставления ОАО «РЖД» необходимых обосновывающих материалов или предоставления их в объеме, не позволяющем дать объективную оценку обоснованности размера общепроизводственных и общехозяйственных расходов по соответствующей железной дороге, доля указанных расходов к прямым производственным расходам линейных предприятий принимается к расчету с применением коэффициента к среднесетевому показателю не более 1,1.

23. Расходы вспомогательных подразделений учитываются в структуре стоимостной основы ставок платы за управление и эксплуатацию подвижного состава в доле к прямым производственным расходам линейных предприятий, сложившейся по отчетным данным по i-й железной дороге за период, предшествующий текущему году, в случае если её отклонение от данного показателя, зафиксированного на среднесетевом уровне за данный период, не превышает 10%.

Указанные доли определяются в разрезе железных дорог в целом по всем затратам вспомогательных структурных подразделений, задействованных при оказании по управлению и эксплуатации подвижного состава.

В случае если отклонение указанной доли, определенной по соответствующей железной дороге, от среднесетевого показателя превышает 10%, ОАО «РЖД» предоставляется дополнительное обоснование данного превышения. В случае непредоставления ОАО «РЖД» необходимых обосновывающих материалов или предоставления их в объеме, не позволяющем дать объективную оценку обоснованности размера расходов вспомогательных структурных подразделений по соответствующей железной дороге, доля указанных расходов к прямым производственным расходам линейных предприятий принимается к расчету с применением коэффициента к среднесетевому показателю не более 1,1.

24. Доли общепроизводственных и общехозяйственных расходов линейного, регионального и функционального уровней, а также расходов вспомогательных подразделений к прямым производственным расходам линейных предприятий в части управления и эксплуатации подвижного состава, определенные по отчетным данным ОАО «РЖД» за 2014 год, представлены в приложении 4 к настоящим Методическим рекомендациям.

В случае если в последующие периоды доли указанных расходов к прямым производственным расходам линейных предприятий, объявленные ОАО «РЖД» на среднесетевом уровне, превышают соответствующие показатели, зафиксированные по итогам 2014 года, компанией предоставляется дополнительное обоснование данного превышения. В случае непредоставления ОАО «РЖД» необходимых обосновывающих материалов или предоставления их в объеме, не позволяющем дать объективную оценку обоснованности размера среднесетевых общепроизводственных и общехозяйственных расходов, а также расходов вспомогательных подразделений в целях оценки их обоснованности используется соответствующий среднесетевой показатель, рассчитанный по данным 2014 года.

**V. Расчет ставки платы за техническое обслуживание электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис**

25. Расчет ставки платы за техническое обслуживание подвижного состава j-то вида тяги по i-й железной дороге () осуществляется на основе проектируемых на период регулирования затрат, связанных с оказанием данной услуги (), и планируемых на период регулирования объемов вагоно-километровой работы данного подвижного состава в пригородном пассажирском движении () в соответствии со следующей формулой:

. (23)

26. Затраты, связанные с техническим обслуживанием электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис(за исключением затрат вспомогательных структурных подразделений), формируются по статьям, предусмотренным подпунктом 8.3. настоящих Методических рекомендаций для указанных видов тяги, и по каждой статье затрат детализируются по следующим составляющим:

- прямые производственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий (далее – прямые расходы линейных предприятий);

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий;

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на региональном уровне;

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на функциональном уровне.

27. Расчет прямых производственных расходов, общепроизводственных и общехозяйственных расходов, формируемых на уровне линейных предприятий, региональном и функциональном уровнях, а также расходов вспомогательных подразделений, задействованных при оказании услуг по техническому обслуживанию подвижного состава, осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 19-23 настоящих Методических рекомендаций.

При этом учитываемое при проектировании прямых производственных расходов по техническому обслуживанию на прогнозный период текущего года (период регулирования) изменение объемов работы определяется исходя из соотношения вагонокилометровой работы подвижного состава в пригородном сообщении, планируемых на прогнозный период текущего года (период регулирования) в соответствии с параметрами договора на транспортное обслуживание населения на текущий год (период регулирования), и вагоно-километров работы подвижного состава в пригородном сообщении по данным отчета за аналогичный период предыдущего года (ожидаемых по текущему году).

28.Доли общепроизводственных и общехозяйственных расходов линейного, регионального и функционального уровней, а также расходов вспомогательных подразделений к прямым производственным расходам линейных предприятий в части технического обслуживания подвижного состава, определенные по отчетным данным ОАО «РЖД» за 2014 год, представлены в приложении 4 к настоящим Методическим рекомендациям.

VI. Расчет ставки платы за техническое обслуживание пассажирских вагонов локомотивной тяги

29. Расчет ставки платы за техническое обслуживание пассажирских вагонов локомотивной тяги по i-й железной дороге () осуществляется на основе проектируемых на период регулирования затрат, связанных с оказанием данной услуги (), и планируемых на период регулирования объемов вагоно-километровой работы пассажирских вагонов локомотивной тяги в пригородном пассажирском движении () в соответствии со следующей формулой:

. (24)

30. Затраты, связанные с техническим обслуживанием пассажирских вагонов локомотивной тяги (за исключением затрат вспомогательных структурных подразделений),формируются по статьям, предусмотренным подпунктом 8.3. настоящих Методических рекомендаций, и по каждой статье затрат детализируются по следующим составляющим:

- прямые производственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий (далее – прямые расходы линейных предприятий);

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на уровне линейных предприятий;

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на региональном уровне;

- общепроизводственные и общехозяйственные расходы, формируемые на функциональном уровне.

В составе указанных расходов не учитываются расходы на проведение технического обслуживания единицы подвижного состава по программам ТО-5б, ТО-5в.

31. Расчет прямых производственных расходов, общепроизводственных и общехозяйственных расходов линейного, регионального и функционального уровней, а также расходов вспомогательных подразделений, задействованных при оказании услуг по техническому обслуживанию пассажирских вагонов локомотивной тяги, осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 19-23 настоящих Методических рекомендаций.

При этом учитываемое при проектировании прямых производственных расходов по техническому обслуживанию на прогнозный период текущего года (период регулирования) изменение объемов работы определяется исходя из соотношения вагонокилометровой работы подвижного состава локомотивной тяги в пригородном сообщении, планируемых на прогнозный период текущего года (период регулирования) в соответствии с параметрами договора на транспортное обслуживание населения на текущий год (период регулирования), и вагоно-километров работы подвижного состава локомотивной тяги в пригородном сообщении по данным отчета за аналогичный период предыдущего года (ожидаемых по текущему году).

**VII. Расчет ставок платы за сервисное обслуживание тепловозов и электровозов**

32. Расчет ставок платы за сервисное обслуживание тепловозов и электровозов ()по i-й железной дороге осуществляется по каждой серии тепловозов и электровозов на основе проектируемых на период регулирования затрат ОАО «РЖД», связанных с выполнением работ (услуг) в рамках сервисного обслуживания тепловозов и электровозов, используемых в пригородном сообщении, собственными силами компании (исоответственно), затрат ОАО «РЖД» на передислокацию для проведения сервисного обслуживания тепловозов и электровозов (исоответственно), удельных расходов на оплату работ (услуг) по сервисному обслуживанию тепловозов и электровозов, выполняемых сторонними организациями, в расчете на локомотиво-километр работы указанного подвижного состава (и соответственно) и планируемых на период регулирования объемов локомотиво-километровой работы в пригородном пассажирском движении подвижного состава тепловозной и электровозной тяги ( и  соответственно). Расчет ставок платы за указанные услуги осуществляется в соответствии со следующими формулами:

, (25)

. (26)

33. Собственные затраты ОАО «РЖД», связанные с сервисным обслуживанием тепловозов и электровозов, а также затраты на их передислокацию для проведения сервисного обслуживания определяются на период регулирования исходя издействующих нормативов затрат (нормативных калькуляций) по обязательным технологическим операциям, выполняемым в рамках сервисного обслуживания, включая передислокацию подвижного состава, приведенных к условиям периода регулирования путем поэлементной переоценки нормативных затрат с использованием инфляционных показателей последнего на момент выполнения расчета актуализированного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации.

33.1. Общепроизводственные и общехозяйственные расходы линейного, регионального, функционального уровней, а также расходы вспомогательных структурных подразделений учитываются в структуре нормативных затрат с учетом доли указанных расходов к прямым производственным расходам по выполнению соответствующих технологических операций, зафиксированной в действующей на момент расчета нормативной калькуляции, но не выше данного показателя, зафиксированного в нормативной калькуляции за предшествующий отчетный период.

В случае превышения доли общепроизводственных и общехозяйственных расходы линейного, регионального, функционального уровней, а также расходов вспомогательных структурных подразделений расходов к прямым производственным расходам, зафиксированной в рамках действующей нормативной калькуляции, над данным показателем, зафиксированным в нормативной калькуляции за предшествующий отчетный период, ОАО «РЖД» предоставляется дополнительное обоснование указанного превышения.

33.2. Удельные расходы на оплату работ (услуг) по сервисному обслуживанию тепловозов и электровозов, выполняемых сторонними организациями, определяются исходя из средней стоимости выполнения работ (услуг) по сервисному обслуживанию тепловозов и электровозов силами сторонних организаций в расчете на локомотиво-километр, планируемой на период регулирования.

**VIII. Расчет ставок платы за текущий ремонт подвижного состава**

34. В рамках настоящих Методических рекомендаций расчет ставок платы за текущий ремонт подвижного состава осуществляется в разрезе железных дорог Российской Федерации по каждому виду тяги дифференцированно по сериям подвижного состава с использованием модели ремонтного цикла.

35. Расчет стоимостной основы ставок платы за текущий ремонт подвижного состава осуществляется по i-й железной дороге исходя из средней стоимости выполнения текущего ремонта по программам ТР-1, ТР-2, ТР-3 на единицу подвижного состава соответствующей серии, приписанного к депо даннойжелезной дороги, и среднегодового количества ремонтных событий по каждой из указанных программ текущего ремонта.

35.1. Количество ремонтных событий определяется на основе нормативных показателей межремонтного пробега и/или межремонтного временного периода по соответствующей программе текущего ремонта исходя из принципа поглощения старшим видом ремонтного события всех видов младших ремонтных событий, что предусмотрено существующей системой планово-предупредительных ремонтов.

35.2. Средняя стоимость текущего ремонта единицы подвижного состава по соответствующей железной дороге определяется по программам текущего ремонта ТР-1, ТР-2, ТР-3 и ДР исходя из прогнозируемой на период регулирования стоимости ремонта подвижного состава, приписанного к деподанной железной дороги, выполняемого как на линейных предприятиях ОАО «РЖД», так и сторонними организациями, с учетом фактически сложившихся условий выполнения ремонтных работ по железным дорогам Российской Федерации, а также средних расходов на передислокацию подвижного составав (из) место проведения текущего ремонта.

Средняя стоимость текущего ремонта по соответствующей программе для i-й железной дороги определяется исходя из особенностей организации и технологии выполнения соответствующих ремонтных работ как средневзвешенная стоимость выполнения текущего ремонта единицы подвижного состава соответствующей серии по указанной программе с учетом цен сторонних организаций (в случае его выполнения подрядным способом), удельных расходов ОАО «РЖД» (в случае его выполнения хозяйственным способом),удельных расходов на передислокацию подвижного состава и соотношения объемов ремонта подрядным способом и хозяйственным способом.

Удельные расходы ОАО «РЖД» на единицу текущего ремонта определяются исходя из действующих по соответствующей программе ремонта нормативов затрат (нормативных калькуляций), связанныхсвыполнением обязательных технологических операций в рамках данного вида ремонта, включая передислокацию подвижного состава.

Общепроизводственные и общехозяйственные расходы линейного, регионального, функционального уровней, а также расходы вспомогательных структурных подразделений учитываются в структуре нормативных затрат в порядке, аналогичном предусмотренному подпунктом 33.1.

36. Расчет ставок платы за текущий ремонт подвижного состава осуществляется с учетом дифференциации нормативных показателей стоимости единицы ремонта (в случае ремонта хозяйственным способом) и платы за единицу ремонта (в случае ремонта подрядным способом) по следующим типам вагонов:

в части электропоездов:

- моторный промежуточный;

- прицепной головной;

- прицепной промежуточный;

в части рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис:

- моторный головной;

- моторный промежуточный;

- прицепной промежуточный.

 37.Расчет ставки платы за текущий ремонт электропоездов, приписанных к депоi-й железной дороге (), осуществляется по каждой серии электропоездов на основе проектируемых на период регулирования показателей средней стоимости текущего ремонта электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-й железной дороги, в расчете на 1 вагоно-километр работы в пригородном пассажирском сообщении, по программам ТР-3 (), ТР-2 (), ТР-1 () в соответствии со следующей формулой:

. (27)

37.1. Удельная стоимость текущего ремонта попрограмме ТР-3 для электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, в расчете на 1 вагоно-км(),определяется по следующей формуле:

, (28)

где:

 - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе ТР-3, приходящихся на общий парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- средняя стоимость текущего ремонта по программе ТР-3 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта;

 - планируемый на период регулирования объем вагоно-километровой работы в пригородном сообщении электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-й железной дороги.

37.1.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе ТР-3, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги (), определяется с учетом действующих норм периодичности текущего ремонта электропоездов данной серии по программе ТР-3 по следующей формуле:

, (29)

где:

- эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-й железной дороги;

- среднесуточный пробег одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-й железной дороги, для которого ремонтные события наступают по достижении межремонтного пробега;

- нормативный межремонтный пробег одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-3, определяемый в соответствии с таблицами 1 и 2 приложения 5 к настоящим Методическим рекомендациям;

- нормативный межремонтный период для одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-3,определяемый в соответствии с таблицами 1 и 2 приложения 5 к настоящим Методическим рекомендациям;

- количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-й железной дороги;

- количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного пробега;

- количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по истечении нормативного межремонтного периода;

- суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, определенное с учетом действующих норм периодичности капитального ремонта электропоездов данной серии по программе КР-1;

- суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, определенное с учетом действующих норм периодичности капитального ремонта электропоездов данной серии по программе КР-2.

37.1.2. Средняя стоимость текущего ремонта по программе ТР-3 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги (), определяется по следующей формуле:

, (30)

где:

- средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-3 моторного промежуточного вагона электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги;

 - количество эксплуатируемых моторных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-3 прицепного головного вагона электропоездовсоответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - количество эксплуатируемых прицепных головных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-3 прицепного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - количество эксплуатируемых прицепных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги.

37.2. Удельная стоимость текущего ремонта по программе ТР-2 для электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, в расчете на 1 вагоно-км(),определяется по следующей формуле:

, (31)

где:

 - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе ТР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- средняя стоимость текущего ремонта по программе ТР-2одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта.

37.2.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе ТР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги (), определяется с учетом действующих норм периодичности текущего ремонта электропоездов данной серии по программе ТР-2 по следующей формуле:

, (32)

 где:

- нормативный межремонтный пробег одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-2,определяемый в соответствии с таблицами 1 и 2 приложения 5 к настоящим Методическим рекомендациям;

- нормативный межремонтный период для одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-2,определяемый в соответствии с таблицами 1 и 2 приложения 5 к настоящим Методическим рекомендациям.

37.2.2. Средняя стоимость текущего ремонта по программе ТР-2одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги(), определяется по следующей формуле:

(33)

где:

- средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-2 моторного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - количество эксплуатируемых моторных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-2прицепного головного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - количество эксплуатируемых прицепных головных вагонов электропоездов, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-2прицепного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - количество эксплуатируемых прицепных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги.

37.3. Удельная стоимость текущего ремонта по программе ТР-1 для электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, в расчете на 1 вагоно-км(),определяется по следующей формуле:

, (34)

где:

 - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе ТР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- средняя стоимость текущего ремонта по программе ТР-1одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта.

37.3.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе ТР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги (), определяется с учетом действующих норм периодичности текущего ремонта электропоездов данной серии по программе ТР-1 по следующей формуле:

, (35)

 где:

- нормативный межремонтный пробег одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-1,определяемый в соответствии с таблицей3 приложения 5 к настоящим Методическим рекомендациям;

- нормативный межремонтный период для одного электропоезда соответствующей серии, предусмотренный для текущего ремонта по программе ТР-1,определяемый в соответствии с таблицей3 приложения 5 к настоящим Методическим рекомендациям.

37.3.2. Средняя стоимость текущего ремонта по программе ТР-1одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги(), определяется по следующей формуле:

 (36)

где:

- средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-1 моторного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - количество эксплуатируемых моторных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-1прицепного головного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - количество эксплуатируемых прицепных головных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- средняя стоимость выполнения текущего ремонта по программе ТР-1прицепного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - количество эксплуатируемых прицепных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги.

38. Расчет ставок платы за текущий ремонт рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис по i-й железной дороге осуществляется в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 37 настоящих Методических рекомендаций.

39. Расчет ставки платы за текущий ремонт пассажирских вагонов локомотивной тягипо i-й железной дороге () осуществляется на основе проектируемого на период регулирования показателя средней стоимости деповского ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, в расчете на вагоно-километр работы в пригородном пассажирском сообщении, по программе ДР ().

39.1. Удельная стоимость деповского ремонта для пассажирского вагона локомотивной тяги, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, в расчете на 1 вагоно-км (), определяется по следующей формуле:

, (37)

 - суммарное среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

- средняя стоимость деповского ремонта одного пассажирского вагона локомотивной тяги, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта;

 - планируемый на период регулирования объем вагонокилометровой работы в пригородном сообщении подвижного состава локомотивной тяги, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги.

39.1.1. Суммарное среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги (), определяется с учетом действующих норм периодичности деповского ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги, а также в зависимости от типа вагонов (пассажирские вагоны с колесными парами с роликовыми подшипниками, пассажирские вагоны с колесными парами с кассетными подшипниками) по следующей формуле:

,(38)

где:

- среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

- среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

-количество пассажирских вагонов локомотивной тяги эксплуатируемого парка с колесными парами с роликовыми подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

-количество пассажирских вагонов локомотивной тяги эксплуатируемого парка с колесными парами с кассетными подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

- суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, определенное с учетом действующих норм периодичности капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-1;

- суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, определенное с учетом действующих норм периодичности капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-2.

39.1.1.1. Среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на один пассажирский вагон локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками , используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, определяется по следующей формуле:

,(39)

где:

- среднесуточный пробег одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для которого ремонтные события наступают по достижении межремонтного пробега;

- нормативный межремонтный пробег одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, предусмотренный для деповского ремонта, определяемый в соответствии с таблицей6 приложения 5 к настоящим Методическим рекомендациям;

- нормативный межремонтный период для одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, предусмотренный для деповского ремонта, определяемый в соответствии с таблицей6 приложения 5 к настоящим Методическим рекомендациям;

- доля вагонов с колесными парами с роликовыми подшипниками в структуре эксплуатируемого парка пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного пробега;

- доля вагонов с колесными парами с роликовыми подшипниками в структуре эксплуатируемого парка пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного периода.

39.1.1.2. Среднегодовое количество событий деповского ремонта, приходящихся на один пассажирский вагон локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками , используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, определяется по следующей формуле:

 (40)

где:

- среднесуточный пробег одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для которого ремонтные события наступают по достижении межремонтного пробега;

- нормативный межремонтный пробег одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, предусмотренный для деповского ремонта;

- нормативный межремонтный период для одного пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, предусмотренный для деповского ремонта;

- доля вагонов с колесными парами с кассетными подшипниками в структуре эксплуатируемого парка пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного пробега;

- доля вагонов с колесными парами с кассетными подшипниками эксплуатируемого парка пассажирских вагонов локомотивной тяги, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного периода.

39.1.2. Средняя стоимость деповского ремонта одного пассажирского вагона локомотивной тяги, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги (), определяется по следующей формуле:

, (41)

где:

- средняя стоимость выполнения деповского ремонта пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

- средняя стоимость выполнения деповского ремонта пассажирского вагона локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

 - количество эксплуатируемых пассажирских вагонов локомотивной тяги с колесными парами с роликовыми подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

 - количество эксплуатируемых пассажирских вагонов локомотивной тяги с колесными парами с кассетными подшипниками, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги.

**IX. Расчет ставок платы за капитальный ремонт подвижного состава**

40. В рамках настоящих Методических рекомендаций ставки платы за капитальный ремонт подвижного состава определяются в разрезе железных дорогпо каждому виду тяги с использованием модели ремонтного цикла.

41. Расчет ставок платы за капитальный ремонт подвижного состава осуществляется дифференцированно по сериям электропоездов, рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис, электровозов, тепловозов.

42. Расчет стоимостной основы ставок платы за капитальный ремонт подвижного состава осуществляется исходя из средней стоимости выполнения капитального ремонта по программам КР-1, КР-2 на единицу подвижного состава, курсирующего в пригородном сообщении, и среднегодового количества ремонтных событий по каждой из указанных программ капитального ремонта.

42.1. Количество ремонтных событий определяется на основе эффективных нормативных показателей межремонтного пробега и/или межремонтного временного периода по соответствующей программе капитального ремонта, предусматривающих принципы определения указанных показателей с учетом установления расчетной кратности выполнения ремонтных событий исходя из параметров системы планово-предупредительных ремонтов, определенных в приложении № 6 к настоящим Методическим рекомендациям[[1]](#footnote-1).

42.2. Средняя стоимость капитального ремонта единицы подвижного состава определяется исходя из следующих стоимостных показателей, учитываемых в расчете в ценах периода регулирования:

- размеры стоимости проведения ремонта единицы подвижного состава по программам КР-1 и КР-2 соответствующими сторонними организациями (в случае выполнения капитального ремонта подрядным способом);

- удельные расходы ОАО «РЖД» по капитальному ремонту единицы подвижного состава (в случае выполнения капитального ремонта хозяйственным способом);

- расходы на передислокацию единицы подвижного состава в (из) место проведение капитального ремонта;

- расходы ОАО «РЖД» на обязательное при выполнении капитального ремонта техническое обслуживание единицы подвижного состава по программам ТО-5б, ТО-5в.

42.3. Средняя стоимость выполняемого силами ОАО «РЖД» капитального ремонта подвижного состава соответствующей серии, определяется по каждой программе капитального ремонта в порядке, аналогичном предусмотренному подпунктом 39.2. настоящих Методических рекомендаций.

43. Расчет ставок платы за капитальный ремонт подвижного состава электровозной и тепловозной тяги осуществляется отдельно по электровозам и тепловозам и пассажирским вагонам локомотивной тяги с учетом дифференциации стоимости единицы ремонта (платы за единицу ремонта) по сериям тягового подвижного состава и типам вагонов локомотивной тяги.

44. Расчет ставки платы за капитальный ремонт одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги (), осуществляется на основе проектируемых на период регулирования показателей средней стоимости капитального ремонта электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, в расчете на вагоно-километр работы в пригородном пассажирском сообщении, по программам КР-1 (), КР-2 () в соответствии со следующей формулой:

. (42)

44.1. Удельная стоимость капитального ремонта попрограмме КР-2электропоездасоответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги,для в расчете на 1 вагоно-км(), определяется по следующей формуле:

, (43)

где:

 - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта и техническое обслуживание подвижного состава по программам ТО-5б, ТО-5в;

 - планируемый на период регулирования объем вагонокилометровой работы в пригородном сообщении электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги.

44.1.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги (), определяется с учетом установленных по программе КР-2 норм периодичности капитального ремонта электропоездов соответствующей серии по следующей формуле:

, (44)

 где:

- среднесуточный пробег одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, ремонтное событие которого наступает по достижении межремонтного пробега;

-эффективный нормативный межремонтный пробег одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электропоездов по программе КР-2;

 - эффективный нормативный межремонтный период для одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электропоездов по программе КР-2;

- общее количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достиженииэффективного нормативного межремонтного пробега;

- количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, для которых ремонтные события наступают по истечении нормативного межремонтного периода.

44.1.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги(), определяется по следующей формуле:

, (45)

где:

 - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (вагоноремонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

 – средняя стоимость передислокации одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги в (из) место выполнения капитального ремонта по программе КР-2;

 - средняя стоимость технического обслуживания по программам ТО-5б, ТО-5водного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги.

44.1.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, определяется по следующей формуле:

, (46)

где:

- средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, силами s-й сторонней организации (вагоноремонтного завода), планируемая на период регулирования;

- доля вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-2 в s-й сторонней организации (вагоноремонтном заводе);

m – количество сторонних организаций, задействованных при выполнении капитального ремонта по программе КР-2 электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

- доля вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, капитальный ремонт которых по программе КР-2 осуществляется силами ОАО «РЖД».

44.1.3.1. Средняя стоимость капитального ремонта одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, по программе КР-2 силами соответствующей s-й сторонней организации ()определяется с учетом ее дифференциации по типам вагонов по следующей формуле:

,(47)

где:

- стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-2 моторного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги,силами s-й сторонней организации;

- доля моторных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-2 в s-й сторонней организации;

 - стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-2прицепного головного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, силами s-й сторонней организации;

- доля прицепных головных вагонов электропоездовсоответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-2 в s-й сторонней организации;

- стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-2прицепного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, силами s-й сторонней организации;

- доля прицепных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-2 в s-й сторонней организации.

44.2. Удельная стоимость капитального ремонта электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, попрограмме КР-1 в расчете на 1 вагоно-км(),определяется по следующей формуле:

, (48)

где:

- суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, курсирующего в пригородном пассажирском сообщении;

- средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта и техническое обслуживание подвижного состава по программам ТО-5б, ТО-5в;

 - планируемый на период регулирования объем вагонокилометровой работы электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги.

44.2.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги (), определяется с учетом действующих норм периодичности капитального ремонта по программе КР-1 электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, по следующей формуле:

, (49)

 где:

 - эффективный нормативный межремонтный пробег одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта по программе КР-1электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - эффективный нормативный межремонтный период одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонтапо программе КР-1 электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

- количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении нормативного межремонтного пробега;

- количество вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, для которых ремонтные события наступают по истечении нормативного межремонтного периода.

44.2.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-й железной дороги (), определяется по следующей формуле:

, (50)

где:

 - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (вагоноремонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

 – средняя стоимость передислокации одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, в (из) место выполнения капитального ремонта по программе КР-2;

 - средняя стоимость технического обслуживания одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, по программам ТО-5б, ТО-5в.

44.2.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, определяется по следующей формуле:

, (51)

где:

- средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, силами s-й сторонней организации (вагоноремонтного завода), планируемая на период регулирования;

- доля вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-1 в s-й сторонней организации (вагоноремонтном заводе);

m – количество сторонних организаций, задействованных при выполнении капитального ремонта по программе КР-1электропоездовs-й серии, приписанных к депо i-ой железной дороги;

 - средняя стоимость капитального ремонта одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, по программе КР-1, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

- доля вагонов эксплуатируемого парка электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, капитальный ремонт программе КР-1 которых осуществляется силами ОАО «РЖД».

44.2.3.1. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1одного электропоезда соответствующей серии, приписанного к депо i-ой железной дороги, силами соответствующей s-й сторонней организации ()определяется с учетом ее дифференциации по типам вагонов по следующей формуле:

, (52)

 где:

, - стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-1 моторного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, силами s-й сторонней организации;

- доля моторных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-1 в соответствующей сторонней организации;

 - стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-1прицепного головного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, силами s-й сторонней организации;

- доля прицепных головных вагонов электропоездовсоответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-1 в соответствующей сторонней организации;

- стоимость выполнения капитального ремонта по программе КР-1прицепного промежуточного вагона электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, силами s-й сторонней организации;

- доля прицепных промежуточных вагонов электропоездов соответствующей серии, приписанных к депо i-ой железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-1 в соответствующей сторонней организации.

45. Расчет ставок платы за капитальный ремонт рельсовых автобусов, дизель-поездов и автомотрис осуществляется в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 44 настоящих Методических рекомендаций.

46. Расчет ставки платы за капитальный ремонт электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги(),осуществляется на основе проектируемых на период регулирования показателей средней стоимости капитального ремонта электровозов по программам СР() и КР() в расчете на локомотиво-километр работы подвижного состава электровозной тяги в соответствии со следующей формулой:

, (53)

46.1. Удельная стоимость капитального ремонта по программе СР электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территорииi-й железной дороги, в расчете на 1 локомотиво-км(), определяется по следующей формуле:

, (54)

где:

 - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе СР, приходящихся на эксплуатируемый парк электровозов, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

- средняя стоимость капитального ремонта по программе СР одного электровоза, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию электровозов в (из) место проведения текущего ремонта и техническое обслуживание электровозов по программам ТО-5б, ТО-5в;

 - планируемый на период регулирования объем локомотиво-километровой работы соответствующего подвижного состава электровозной тяги на территории i-й железной дорог и во всех видах движения.

46.1.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе СР, приходящихся на эксплуатируемый парк электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги (), определяется с учетом установленных норм периодичности капитального ремонта электровозов по программе СР по следующей формуле:

, (55)

 где:

- среднесуточный пробег одного электровоза соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, ремонтное событие которого наступает по достижении межремонтного пробега;

- эффективный нормативный межремонтный пробег одного электровоза соответствующей серии, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электровозов по программе СР;

 - эффективный нормативный межремонтный период для одного электровоза соответствующей серии, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электровозов по программе СР;

- общее количество электровозов эксплуатируемого парка соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

- количество электровозов эксплуатируемого парка электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении эффективного нормативного межремонтного пробега;

- количество электровозов эксплуатируемого парка электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по истечении эффективного нормативного межремонтного периода.

46.1.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе СР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги(), определяется по следующей формуле:

, (56)

где:

 - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе СР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (локомотиворемонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

– средняя стоимость передислокации одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, в (из) место выполнения капитального ремонта по программе СР;

 - средняя стоимость технического обслуживания одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, по программам ТО-5б, ТО-5в.

46.1.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе СР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, определяется по следующей формуле:

, (57)

где:

- средняя стоимость капитального ремонта одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, по программе СР силами s-й сторонней организации (локомотиворемонтного завода), планируемая на период регулирования;

- доля электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе СР в s-й сторонней организации (локомотиворемонтном заводе);

m – количество сторонних организаций, капитальный ремонт по программе СР которых осуществляется сторонними организациями;

 - средняя стоимость капитального ремонта по программе СР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

- доля электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, капитальный ремонт которых по программе СР осуществляется силами ОАО «РЖД».

46.2. Удельная стоимость капитального ремонта по программе КР электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, в расчете на 1 локомотиво-км(), определяется по следующей формуле:

, (58)

где:

 - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР, приходящихся на эксплуатируемый парк электровозов, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

 - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию электровозов в (из) место проведения текущего ремонта и техническое обслуживание электровозов по программам ТО-5б, ТО-5в;

 - планируемый на период регулирования объем локомотиво- километровой работы соответствующего подвижного состава электровозной тяги на территории i-й железной дороги во всех видах движения.

46.2.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР, приходящихся на эксплуатируемый парк электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги (), определяется с учетом установленных норм периодичности капитального ремонта электровозов по программе СР по следующей формуле:

, (59)

 где:

- среднесуточный пробег одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, ремонтное событие которого наступает по достижении межремонтного пробега;

- эффективный нормативный межремонтный пробег одного электровоза соответствующей серии, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электровозов по программе КР;

 - эффективный нормативный межремонтный период для одного электровоза соответствующей серии, предусмотренный для определения периодичности капитального ремонта электровозов по программе КР;

 - общее количество электровозов эксплуатируемого парка соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

- количество электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по достижении эффективного нормативного межремонтного пробега;

- количество электровозов соответствующей серии, используемыхв пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для которых ремонтные события наступают по истечении эффективного нормативного межремонтного периода.

46.2.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КРодного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги (), определяется по следующей формуле:

, (60)

где:

 - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (локомотиворемонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

 – средняя стоимость передислокации одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, в (из) место выполнения капитального ремонта по программе КР;

 - средняя стоимость технического обслуживания одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, по программам ТО-5б, ТО-5в.

46.2.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, определяется по следующей формуле:

, (61)

где:

- средняя стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза соответствующей серии, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, силами s-й сторонней организации (локомотиворемонтного завода), планируемая на период регулирования;

- доля электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР в s-й сторонней организации (локомотиворемонтном заводе);

m – количество сторонних организаций, капитальный ремонт по программе СР которых осуществляется сторонними организациями;

 - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР одного электровоза соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

- доля электровозов соответствующей серии, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, капитальный ремонт которых по программе КР осуществляется силами ОАО «РЖД».

47. Расчет ставок платы за капитальный ремонт тепловозов по программам СР и КР осуществляется в порядке, аналогичном предусмотренному пунктом 46 настоящих Методических рекомендаций.

48. Расчет ставки платы за капитальный ремонт пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги(), осуществляется на основе проектируемых на период регулирования показателей средней стоимости капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программам КР-2 () и КР-1 () в расчете на вагоно-километр работы подвижного состава локомотивной тяги в соответствии со следующей формулой:

, (62)

48.1. Удельная стоимость капитального ремонта по программе КР-2пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемыхв пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для в расчете на 1 вагоно-км(), определяется по следующей формуле:

, (63)

где:

 - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

- средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, с учетом удельных расходов на передислокацию подвижного состава в (из) место проведения текущего ремонта;

 - планируемый на период регулирования объем вагонокилометровой работы пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги.

48.1.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-2, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, (), определяется с учетом установленных норм периодичности капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-2 по следующей формуле:

, (64)

 где:

- общее количество пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги.

48.1.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, (), определяется по следующей формуле:

, (65)

где:

 - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (вагоноремонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

– средняя стоимость передислокации одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, в (из) место выполнения капитального ремонта по программе КР-2.

48.1.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-2 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемогов пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, определяется по следующей формуле:

, (66)

где:

- средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2одного пассажирского вагона локомотивной тягисоответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, силами s-й сторонней организации (вагоноремонтного завода), планируемая на период регулирования;

- доля пассажирских вагонов локомотивной тягисоответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-2 в s-й сторонней организации (вагоноремонтном заводе);

m – количество сторонних организаций, задействованных при выполнении капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-2;

 - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-2одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

- доля пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, капитальный ремонт которых по программе КР-2 осуществляется силами ОАО «РЖД».

48.2. Удельная стоимость капитального ремонта по программе КР-1 пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, для в расчете на 1 вагоно-км (), определяется по следующей формуле:

, (67)

где:

 - суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги;

- средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, с учетом удельных расходов на его передислокацию в (из) место проведения текущего ремонта;

 - планируемый на период регулирования объем вагонокилометровой работы пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги.

48.2.1. Суммарное среднегодовое количество ремонтных событий по программе КР-1, приходящихся на эксплуатируемый парк пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, (), определяется с учетом установленных норм периодичности капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-1 по следующей формуле:

, (68)

 где:

- общее количество пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги.

48.2.2. Средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги,

 (), определяется по следующей формуле:

, (69)

где:

 - средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, с учетом средней стоимости проведения ремонта силами сторонних организаций (вагоноремонтных заводов) и удельных расходов ОАО «РЖД» по выполнению указанного вида ремонта хозяйственным способом;

– средняя стоимость передислокации одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, в (из) место выполнения капитального ремонта по программе КР-1.

48.2.3. Средневзвешенная базовая стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, определяется по следующей формуле:

, (70)

где:

- средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, силами соответствующей сторонней организации (вагоноремонтного завода), планируемая на период регулирования;

- доля пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, проходящих капитальный ремонт по программе КР-1 в соответствующей сторонней организации (вагоноремонтном заводе);

m – количество сторонних организаций, задействованных при выполнении капитального ремонта пассажирских вагонов локомотивной тяги по программе КР-1;

 - средняя стоимость капитального ремонта по программе КР-1 одного пассажирского вагона локомотивной тяги соответствующего типа, используемого в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, выполняемого силами ОАО «РЖД» хозяйственным способом, в ценах периода регулирования;

- доля пассажирских вагонов локомотивной тяги соответствующего типа, используемых в пригородном пассажирском движении на территории i-й железной дороги, капитальный ремонт которых по программе КР-1 осуществляется силами ОАО «РЖД».

1. Эффективные нормативные показатели межремонтного пробега и/или межремонтного временного периода по соответствующей программе капитального ремонта подвижного состава могут быть скорректированы при условии изменения действующей системы планово-предупредительных ремонтов. [↑](#footnote-ref-1)