АДМИНИСТРАЦИЯ

ДЗЕРЖИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

ЛУЖСКОГО РАЙОНА ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 01 декабря 2020 года № 288

Об утверждении методики расчета размера платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения, платным участкам таких автомобильных дорог (в том числе если платным участком автомобильной дороги является отдельное искусственное дорожное сооружение)

В соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации, на основании Федеральных законов от 18.11.2007 N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", от 15.10.2020 №326-ФЗ «О внесении изменений в статьи 29 и 40 Федерального закона "Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Уставом Дзержинского сельского поселения, на основании Информационного письма Лужской городской прокуроры от 02.11.2020 г. № 22-168-2020, администрация Дзержинского сельского поселения п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить методику расчета размера платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения (прилагается).
2. Опубликовать настоящее постановление на официальном сайте администрации Дзержинского сельского поселения в сети Интернет: <http://dz-sp.ru/>.
3. Настоящее постановление вступает в силу со дня публикации
4. Контроль за исполнением постановления оставляю за собой.

Глава администрации

Дзержинского сельского поселения М. П. Курчанов

**Приложение**

к постановлению администрации Дзержинского сельского поселения

от 01.12.2020 г. № 288

**МЕТОДИКА**

**РАСЧЕТА РАЗМЕРА ПЛАТЫ ЗА ПРОЕЗД ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПО ПЛАТНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ**

I. Общие положения

Настоящая Методика расчета размера платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения разработана в соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

II. Особенности определения размера платы за проезд по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения

Плата взимается с пользователей за услуги проезда по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения (далее - автомобильные дороги).

Стоимость проезда должна соответствовать объему и качеству услуг, предоставляемых пользователю платной автомобильной дороги, и учитывать необходимость полного, а когда это невозможно - частичного покрытия затрат на строительство (реконструкцию) автомобильной дороги и затрат на ее эксплуатацию, а также получения прибыли организацией, эксплуатирующей платную автомобильную дорогу.

Преимущества пользователей платных автомобильных дорог определяются:

- экономией эксплуатационных затрат (транспортных расходов) при проезде по платной автомобильной дороге или дорожному объекту за счет снижения расхода горюче-смазочных материалов, износа шин, расходов на ремонт и расходов по другим статьям эксплуатационных затрат;

- экономией времени доставки грузов и пассажиров, повышением комфорта и безопасности движения.

Максимальный размер платы за проезд по платной автомобильной дороге не должен превышать предельного (максимального) уровня, соответствующего расчетной величине получаемой пользователями этой автомобильной дороги экономии.

Плата за проезд дифференцируется в зависимости от типа и грузоподъемности транспортных средств. Классификация транспортных средств представлена в таблице 1.

Таблица 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Группы и виды автотранспортных средств | Обозначение | Классификация признаков  |
| Масса, т | Количество осей |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 группаМотоциклы с прицепом (коляской) и без них. Легковые автомобили с прицепом и безних. Фургоны, микроавтобусы с числом местдля сидения до 11, грузовые автомобили | Г1 | До 3,5 | Две |
| 2 группаГрузовые автомобили. Трейлеры Автобусы с числом мест для сидения от 11 до  | Г2 | От 3,5 до 8,0 | Не более трех |
| 3 группаГрузовые автомобилиТрейлеры | Г3 | Более 8,0 | Более трех |
| 4 группаАвтобусы с числом мест для сидения от 30 и более Специальные крупногабаритные транспортные средства | Г4 | Более 8,0 | Не используется |

Расчеты экономии, достигаемой при проезде по платной автомобильной дороге в сравнении с альтернативной дорогой, выполняются для указанных типичных представителей группы. Полученные значения принимаются для всей группы.

III. Основные этапы расчета размера платы за проезд

и составления прейскуранта

Процесс расчета размера платы за проезд и составления прейскуранта состоит из следующих этапов:

1) сбор и подготовка исходных данных;

2) расчет величины экономии, получаемой пользователями при проезде по платной автомобильной дороге, по сравнению с альтернативным бесплатным маршрутом;

3) определение потребительского спроса на услуги проезда по платным дорожным объектам;

4) определение оптимального значения размера платы за проезд;

5) составление прейскуранта.

Далее подробно рассматриваются мероприятия, осуществляемые в рамках каждого этапа.

3.1. Сбор и подготовка исходных данных

Результаты выполнения работ первых двух этапов представляются, как правило, в приведенной ниже таблице 2.

Для выполнения расчетов необходимы следующие исходные данные:

1) интенсивность и структура транспортного потока с разбивкой по группам, рекомендуемым в разделе 2 настоящей Методики;

2) протяженность платного и альтернативного маршрутов;

3) средняя скорость движения по каждой группе транспортных средств по платному и альтернативному маршрутам;

4) средние тарифы на пробег 1 км и тарифы на 1 час работы транспортных средств (характерных представителей) в районе тяготения трассы;

5) статистические данные за предшествующий год об аварийности на платной и альтернативной дороге и дорожном объекте (для действующих дорог и объектов);

6) средний размер материального ущерба от ДТП.

Источниками исходных данных являются:

по пунктам 1), 2) и 3) - данные дорожных организаций или проектно-сметная документация (для строящихся дорог и объектов);

по пункту 4) - данные автотранспортных предприятий;

по пункту 5) - карточки учета ДТП ГИБДД;

по пункту 6) - расчет среднего значения материального ущерба от ДТП рекомендуется выполнять в соответствии с "Инструкцией по учету потерь народного хозяйства от дорожно-транспортных происшествий" ВСН 3-81.

При невозможности получить приемлемые исходные данные по пункту 5) экономия, обусловленная повышением безопасности движения, при первоначальном определении размера платы за проезд в расчет не принимается. Данная экономия может быть учтена при последующем пересмотре размера платы за проезд.

Исходные данные заносятся в таблицу 2.

Таблица 2

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Обозначение | Значение |
| Платная | Альтернативная | Платная | Альтернативная |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Интенсивность транспортногопотока общая, авт./сутки | ИП\_0 | ИА\_0 |  |  |
| Интенсивность по группе 1,авт./сутки | ИП\_1 | ИА\_1 |  |  |
| Интенсивность по группе 2,авт./сутки | ИП\_2 | ИА\_2 |  |  |
| Интенсивность по группе 3,авт./сутки | ИП\_3 | ИА\_3 |  |  |
| Интенсивность по группе 4,авт./сутки | ИП\_4 | ИА\_4 |  |  |
| Протяженность маршрута, км | Sпл | Sа |  |  |
| Средняя скорость по группе1, км/ч | VП\_1 | VА\_1 |  |  |
| Средняя скорость по группе2, км/ч | VП\_2 | VА\_2 |  |  |
| Средняя скорость по группе3, км/ч | VП\_3 | VА\_3 |  |  |
| Средняя скорость по группе4, км/ч | VП\_4 | VА\_4 |  |  |
| Среднее количествоавтомобилей - участниковДТП за месяц по группе 1,шт. | Кпл\_1 | Ка\_1 |  |  |
| То же по группе 2, шт. | Кпл\_2 | Ка\_2 |  |  |
| То же по группе 3, шт. | Кпл\_3 | Ка\_3 |  |  |
| То же по группе 4, шт. | Кпл\_4 | Ка\_4 |  |  |
| Средний размерматериального ущерба отДТП, руб. | Упл | Уа |  |  |

На основании исходных данных, приведенных в таблице 2, рассчитывается время в пути по платному и альтернативному маршрутам, экономия времени для каждой группы транспортных средств (таблица 3).

Таблица 3

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Группа ТС | Протяженность, км | Средняя скорость движения, км/ч | Время в пути, ч | Экономиявремени,ч.Дельта t |
| Платная(Sпл) | Альтернативная(Sа) | Платная(Vпл) | Альтернативная(Vа) | Платная(Тпл) | Альтернативная(Та) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Г1 |  |  |  |  |  |  |  |
| Г2 |  |  |  |  |  |  |  |
| Г3 |  |  |  |  |  |  |  |
| Г4 |  |  |  |  |  |  |  |

В столбцы 2, 3, 4 и 5 заносятся соответствующие исходные данные, значения столбцов 6, 7 и 8 рассчитываются следующим образом:

(6) = (2) / (4);

(7) = (3) / (5);

(8) = (7) - (6).

3.2. Расчет величины экономии, получаемой пользователями при проезде по платной автомобильной дороге, по сравнению с альтернативным бесплатным маршрутом

Экономическая оценка Э\_Сумма суммарных выгод (эффекта) пользователя платной дороги включает:

Э\_Сумма = Ээр + Эудг + Эвр + Эб,

где Ээр - экономия затрат на эксплуатацию транспортного средства при проезде по платному дорожному объекту по сравнению с альтернативным проездом;

Эудг - экономия от ускорения доставки грузов;

Эвр - экономия от сокращения времени нахождения в пути (экономии времени);

Эб - экономия от снижения рисков дорожно-транспортных происшествий.

Экономия затрат на эксплуатацию транспортного средства при проезде по платному дорожному объекту Ээр включает:

- затраты на топливо и смазочные материалы;

- затраты на ремонт и замену шин;

- другие эксплуатационные затраты (техническое обслуживание и ремонт, амортизация, заработная плата водителей, накладные расходы).

Указанные затраты рассчитываются в соответствии с Нормами расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте (РЗ112194-0366-97)\*1, утвержденными Минтрансом РФ 18 февраля 1997 г., письмом Минфина СССР от 25 марта 1975 г. N 23В "О нормах затрат на восстановление износа и ремонт автомобильных шин", Правилами эксплуатации автомобильных шин, утвержденными Минпромом РФ 26 декабря 1996 г., Минтрансом РФ 16 июня 1997 г., Методическими указаниями по определению величины накладных расходов в строительстве МДС 81-4.99.

Гарантийная наработка шин для легковых и грузовых автомобилей установлена ГОСТ 47754-80.

При расчете эксплуатационных затрат следует иметь в виду, что в их состав включаются постоянные и переменные расходы (зависящие от пробега).

Определение указанных затрат производится калькуляционными методами на основе методик, принятых в экономике автомобильного транспорта. Руководитель автотранспортного предприятия, как правило, утверждает тарифы на 1 час работы и на 1 км пробега. Для целей настоящей методики рекомендуется значения указанных тарифов для каждой группы транспортных средств определять как среднее арифметическое значений тарифов, используемых на автотранспортных предприятиях района тяготения платной дороги или платного объекта. Обозначим указанные тарифы соответственно Тч и Ткм. Тогда

Ээр = Тч x Дельта t + Ткм (Sа - Sпл),

где Дельта t - сокращение времени в пути.

3.3. Экономия от ускорения доставки грузов (Эудг)

Данная экономия выражается в том, что чем быстрее перевозятся грузы, тем больший их объем можно перевезти в единицу времени. Следовательно, повышается фондоотдача автотранспортных предприятий, увеличивается прибыль грузоперевозчика, использующего платную автодорогу. Кроме того, что данный эффект проявляется у грузоперевозчиков, он возникает также у грузоотправителей в результате ускорения оборачиваемости товаров и капиталов.

Для расчета может использоваться следующая формула:

Эудг = ((Сгр x Дельта t) / 365 x 24) / (Бк / 100).

Сгр - средняя стоимость перевозимых грузов, руб.;

Дельта t - экономия времени, час;

Бк - ставка рефинансирования ЦБРФ;

365 и 24 - количество дней в году и часов в сутках соответственно.

Можно упростить расчет Эудг при условии сокращения времени в пути на 1 час и средней стоимости груза - 100000 рублей. Таким образом,

Эудг = Дельта t x Бк.

3.4. Экономия времени (Эвр)

Стоимость времени VoT определяется по методу оценки "экономической активности":

VoT = ООП / (ЧЗ x 12 x 168),

где VoT - стоимость одного часа времени;

ООП - объем отгруженной продукции;

ЧЗ - численность занятого населения.

Для учета количества пассажиров вводятся поправочные коэффициенты Кп.

Эвр = Кп x Дельта t x VoT.

3.5. Экономия от повышения безопасности движения на автодороге

Более высокая техническая категория и лучшее технико-эксплуатационное состояние платной дороги по сравнению с альтернативной приводят к снижению риска аварий автотранспорта.

Сокращение риска ДТП для пользователей дороги оценивается на основе сравнения статистических данных по ДТП по конкретной или аналогичным дорогам (платной и альтернативной).

Экономия от снижения потерь от ДТП рассчитывается для каждой группы транспортных средств по формуле:

Эб = Уа x Ра - Упл x Рпл,

где Уа и Упл - средний размер ущерба от ДТП на альтернативной и платной дороге соответственно;

Ра и Рпл - вероятность ДТП на альтернативной и платной дороге соответственно. Ра и Рпл рассчитываются как соотношение количества автомобилей - участников ДТП (Ка и Кпл) по группе к общему количеству автомобилей рассматриваемой группы:

Ра = Ка / ИА,

Рпл = Кпл / ИП,

где ИА и ИП - суточная интенсивность транспортного потока по группе соответственно для альтернативной и платной дороги.

4. Определение потребительского спроса на услуги проезда по платным дорожным объектам

В качестве метода определения потребительского спроса используется опрос. Опрос - это метод социологического исследования, основанный на сборе социальной информации об изучаемом объекте в ходе опосредованного (анкетирование) или непосредственного (интервью) социально-психологического общения социолога и опрашиваемого (респондента) путем регистрации ответов на систему вопросов.

Основными целями опроса являются:

- определение представления пользователей о наиболее приемлемом размере платы за проезд по платной дороге;

- определение оптимального значения размера платы за проезд для каждой категории транспортных средств;

- изучение и формирование общественного мнения по вопросу взимания платы за проезд;

- выявление факторов, влияющих на готовность пользователей платить за проезд;

- выявление значимости факторов экономии для различных категорий пользователей;

- подготовка рекомендаций для эксплуатирующей организации по введению различных скидок, по проведению рекламной кампании в СМИ и др.

Основными этапами проведения социологического исследования являются:

1) разработка программы;

2) подготовка плана исследования;

3) сбор, анализ и интерпретация полученных результатов.

На этапе разработки программы производится постановка проблемы (определение потребительского спроса на этапе разработки обоснования инвестиций в создание платного объекта или перевода в платную эксплуатацию действующего объекта, обоснование изменения тарифов, мониторинг общественного мнения), определяются цели и задачи исследования, производится описание объекта исследования.

Объектом исследования являются водители транспортных средств и руководители автотранспортных предприятий. Опрос водителей осуществляется путем анкетирования, руководителей автотранспортных предприятий - интервьюированием. Форма анкеты приведена в приложении 1 к методике.

На этапе разработки программы формулируется гипотеза о наиболее приемлемых тарифах для каждой категории транспортных средств. При этом необходимо учитывать, что основная масса автовладельцев начинает пользоваться платным объектом, когда экономия от пользования платным маршрутом составит 20-30%. С другой стороны, реальная выгода от пользования платным объектом превышает оценки его потенциальных пользователей, данных на стадии опроса. Поэтому, как правило, фактические тарифы выше значений, выявленных в процессе опроса, так как реальную оценку всех преимуществ платного проезда пользователи дают только в процессе эксплуатации.

С учетом этих двух обстоятельств рекомендуется в анкете указывать несколько вариантов (3-4) значений размера платы за проезд для каждой группы транспортных средств так, чтобы эти значения составляли примерно 30, 60, 80 и 100% от экономии Э\_\_Сумма, рассчитанной, как это рекомендовано в разделе 3.2. В зависимости от масштаба указанных значений они округляются до 1-5 или 10 рублей, чтобы облегчить их восприятие респондентами.

На этапе подготовки плана исследования осуществляется обоснование выборки. Так как число водителей транспортных средств весьма велико, необходимо осуществить выборку. Для обеспечения ее репрезентативности нужно, чтобы соотношение опрошенных водителей транспортных средств, установленных четырех групп соответствовало структуре транспортного потока. Число руководителей транспортных предприятий невелико, поэтому рекомендуется опросить всех или большинство из них. Общее количество анкет - 300-500 шт. разбивается на пять частей (четыре группы транспортных средств и пятая часть - для руководителей автотранспортных предприятий). В текст шестого вопроса анкеты и в ответы на него подставляются значения, соответствующие исследуемой группе транспортных средств. В анкетах, предназначенных для руководителей автотранспортных предприятий, шестой вопрос рекомендуется излагать в следующей редакции:

"6. При проезде по платной дороге (объекту) экономия только на топливе составит:

для группы 1 \_\_\_\_\_\_\_\_ р.,

для группы 2 \_\_\_\_\_\_\_\_ р.,

для группы 3 \_\_\_\_\_\_\_\_ р.,

для группы 4 \_\_\_\_\_\_\_\_ р.,

экономия времени для группы 1 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ мин. (часов),

для группы 2 \_\_\_\_\_\_\_\_ мин. (часов),

для группы 3 \_\_\_\_\_\_\_\_ мин. (часов),

для группы 4 \_\_\_\_\_\_\_\_ мин. (часов),

вероятность ДТП снизится на \_\_\_\_\_\_%.

Какую сумму вы готовы заплатить за проезд транспортного средства:

группы 1 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ р.,

группы 2 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ р.,

группы 3 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ р.,

группы 4 \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ р."

На этом этапе также определяются место и время проведения опроса, персонал, проводящий опрос, а также обеспечивается поддержка подразделения ГИБДД, обслуживающего исследуемый участок дороги или дорожный объект.

Первая часть этапа сбора, анализа и интерпретации полученных результатов осуществляется непосредственно на дороге или дорожном объекте. При этом, если исследуется отношение респондентов к строящейся дороге, объектом исследования являются водители, проезжающие по тем автодорогам, транспортные потоки которых предполагается переориентировать на вновь построенную дорогу.

Транспортные средства останавливаются с помощью сотрудников ГИБДД и водителям предлагается заполнить анкету. Допускается заполнение анкеты самим опрашивающим со слов водителя. На обратной стороне анкеты фиксируются дата, время опроса, пол и примерный возраст водителя, группа транспортного средства.

При обработке результатов опроса следует иметь в виду, что первые три вопроса анкеты относятся к фазе адаптации и призваны "завязать разговор". Четвертый и пятый вопросы информируют респондента о преимуществах привлечения дополнительных, небюджетных средств и об обязательном наличии бесплатного альтернативного маршрута для проезда в том же направлении. Наиболее важным является ответ на шестой вопрос. Седьмой вопрос относится к фазе снятия напряжения.

Заполненные анкеты распределяются по группам, для каждой из которых составляется следующая таблица:

Таблица 4

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nп/п | Размер платы за проезд, руб. | Количество водителей | Оценка доходности |
|  | Максимальный |  |  |
|  | 80% от максимального |  |  |
|  | 60% от максимального |  |  |
|  | 30% от максимального |  |  |
|  | Не готов платить |  |  |

В столбце "Размер платы" указываются конкретные значения в рублях, следующий столбец заполняется сверху вниз нарастающим итогом. В столбце "Оценка доходности" указываются числа, равные произведению значений предыдущих столбцов той же строки. В качестве базового значения размера платы выбирается то, которому соответствует максимальное значение в столбце "Оценка доходности".

Как отмечалось ранее, фактические тарифы следует устанавливать несколько выше значений, выявленных в процессе опроса, так как реальную оценку всех преимуществ платного проезда пользователи дают только в процессе эксплуатации. Поэтому базовое значение следует увеличить на 20% при условии, что новое значение не превысит значения экономии Э\_Сумма, рассчитанного, как это рекомендовано, в разделе 3.2. В противном случае установить окончательное значение на уровне значения экономии Э\_Сумма.

5. Составление прейскуранта платы за проезд

Размер платы за проезд должен быть дифференцированным в зависимости от типа и грузоподъемности автотранспортных средств применительно к четырем группам, как это указано в таблице 1.

Тарифы для I группы рассчитываются для ГАЗ-3110, для II группы - ЗИЛ-4505, для III группы - КамАЗ-5320 и для IV группы - Икарус-255.

Допускается выполнить расчет только для первой группы автотранспортных средств. Для определения тарифов по остальным группам значение тарифа для первой группы умножается на поправочный коэффициент (табл. 5).

Таблица 5

|  |  |
| --- | --- |
| Группы автотранспортных средств | Соотношение значения платы за проездк плате за проезд для I группы, ед. |
| 1 группа | 1,0 |
| 2 группа | 1,5-1,75 |
| 3 группа | 2,0-2,5 |
| 4 группа | 3,0-3,5 |

Рассчитанные значения тарифов должны быть округлены до 1 рубля при значении более 10 рублей и до 50 коп. при значении менее 10 рублей.

Округление значения платы за проезд используется для составления прейскуранта платы за проезд по дорожному объекту. Форма прейскуранта приведена в приложении 2 методики.

6. Определение платы за проезд по тарифным участкам

Плату за проезд следует выражать в расчете на 1 или 100 км.

Удельные значения используются для расчета платы за проезд по тарифным участкам.

Тарифными участками являются перегоны дороги между пунктами взимания платы за проезд.

В прейскуранте следует указывать стоимость проезда по всему платному объекту, по тарифным участкам, а также удельную стоимость проезда.

7. Пример расчета экономии, достигаемой при проезде по платной дороге

В примере приведены условные цифры, предназначенные для иллюстрации расчетов.

Предположим, что альтернативный маршрут проходит по множеству населенных пунктов, имеется значительное количество светофорных объектов, пересечений и примыканий, дорога соответствует третьей технической категории. Платная дорога - первой технической категории, все развязки выполнены в двух уровнях, освещены в темное время суток, светофоры отсутствуют. Исходные данные представлены в таблице 6.

Таблица 6

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  N п/п | Наименование | Обозначение | Значение |
| Платная | Альтернативная | Платная | Альтернативная |
|  1  | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|  1  | Интенсивность транспортного потока общая, авт./сутки | ИП\_0 | ИА\_0 | 10000 | 5000 |
|  2  | Интенсивность по группе1, авт./сутки | ИП\_1 | ИА\_1 | 5000 | 2500 |
|  3  | Интенсивность по группе2, авт./сутки | ИП\_2 | ИА\_2 | 2500 | 1250 |
|  4  | Интенсивность по группе3, авт./сутки | ИП\_3 | ИА\_3 | 1500 | 750 |
|  5  | Интенсивность по группе4, авт./сутки | ИП\_4 | ИА\_4 | 1000 | 500 |
|  6  | Протяженность маршрута,км | Sпл | Sа | 100 | 120 |
|  7  | Средняя скорость по группе 1, км/ч | VП\_1 | VА\_1 | 100 | 65 |
|  8  | Средняя скорость по группе 2, км/ч | VП\_2 | VА\_2 | 70 | 45 |
|  9  | Средняя скорость по группе 3, км/ч | VП\_3 | VА\_3 | 60 | 35 |
| 10  | Средняя скорость по группе 4, км/ч | VП\_4 | VА\_4 | 70 | 35 |
| 11  | Среднее количество автомобилей - участников ДТП за месяц по группе 1, шт. | Кпл\_1 | Ка\_1 | 10 | 20 |
|  | То же по группе 2, шт.  | Кпл\_2 | Ка\_2 | 5 | 10 |
|  | То же по группе 3, шт.  | Кпл\_3 | Ка\_3 | 2 | 4 |
|  | То же по группе 4, шт.  | Кпл\_4 | Ка\_4 | 1 | 2 |
| 12  | Средний размер материального ущерба отДТП, руб.  | Упл | Уа | 100000 | 70000 |

Результаты расчета экономии времени представлены в таблице 7.

Таблица 7

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Группа ТС | Протяженность, км | Средняя скорость движения, км/ч | Время в пути, ч | Экономиявремени,ч.Дельта t |
| Платная(Sпл) | Альтернативная(Sа) | Платная(Vпл) | Альтернативная(Vа) | Платная(Тпл) | Альтернативная(Та) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Г1 | 100 | 120 | 100 | 65 | 1,0 | 1,85 | 0,85 |
| Г2 | 70 | 45 | 1,43 | 2,67 | 1,24 |
| Г3 | 60 | 35 | 1,67 | 3,43 | 1,76 |
| Г4 | 70 | 35 | 1,43 | 3,43 | 2,0 |

Для расчета экономии Э\_Сумма подготовим таблицу 8, в которую по мере вычислений будем подставлять значения Ээр, Эудг, Эвр и Эб.

Таблица 8

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nп/п | Группа транспортных средств | Ээр, руб. | Эудг, руб. | Эвр, руб. | Эб, руб. | Э\_Сумма, руб. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1 | Г1 | 125,03 | - | 59,10 | 12,0 | 196,13 |
| 2 | Г2 | 194,70 | 3,73 | - | 15,7 | 212,13 |
| 3 | Г3 | 281,57 | 5,28 | - | 5,77 | 292,61 |
| 4 | Г4 | 346,6 | - | 278,08 | 12,0 | 636,68 |

В районе прохождения автодороги средние тарифы на эксплуатацию характерных представителей каждой группы следующие (таблица 9).

Таблица 9

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Группа транспортных средств |  Тч  | Ткм  |
| Г1  | 61,92 | 3,69 |
| Г2 | 66,70 | 5,60 |
| Г3 | 70,21 | 7,90 |
| Г4 | 81,00 | 9,23 |

По формуле Ээр = Тч x Дельта t + Ткм (Sа - Зпл) определим экономию эксплуатационных затрат для каждой группы, полученные значения подставим во второй столбец таблицы 8.

По формуле Эудг = Дельта t x Бк определим экономию за счет ускорения доставки грузов (только для группы Г2 и Г3) и подставим значения в третий столбец таблицы 8.

Стоимость сэкономленного времени определяется только для группы Г1, Г4 по формуле:

Эвр = Кп x Дельта t x VoT.

Зададим коэффициенты Кп1 = 1,0; Кп4 = 2,0.

ООП за год составил 9041 млрд. руб., при численности работающих 64,5 млн. чел. VoT = 69,52 рубля. Подставим эти значения, результаты запишем в четвертый столбец таблицы 8.

Для расчета экономии от повышения безопасности движения воспользуемся таблицей 10. Полученные значения подставим в пятый столбец таблицы 8.

Таблица 10

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Группатранспортныхсредств | Количество автомобилей- участников ДТП, шт. | Суточная интенсивностьтранспортного потока,авт./сутки | Средний размерматериального ущербаот ДТП, руб. | ЭкономияЭб, руб. |
| Платная | Альтернативная | Платная | Альтернативная | Платная | Альтернативная |
| Г1 | 10 | 20 | 5000 | 2500 | 100000 | 70000 | 12,0 |
| Г2 | 5 | 12 | 2500 | 1250 | 15,7 |
| Г3 | 3 | 4 | 1500 | 750 | 5,77 |
| Г4 | 1 | 2 | 1000 | 500 | 12,0 |

Просуммировав значения 2, 3, 4 и 5 столбцов по каждой строке таблицы 8, получим значения экономии Э\_сумма.

Значения шестого столбца используются для расчета вариантов размера платы за проезд, как это указано в пункте 3.5 настоящей Методики.

9. Порядок взимания и пересмотра размера платы за проезд по платным автомобильным дорогам

Действие настоящего Порядка распространяется на организацию взимания платы за проезд, а также на изменение действующих размеров платы за проезд по платным автомобильным дорогам или платным дорожным объектам, относящимся к муниципальной собственности.

9.1. Взимание платы за проезд

9.1.1. Эксплуатирующая организация обеспечивает круглосуточное взимание платы и использует для взимания платы персонал либо собственный, либо нанятый, прошедший специальную подготовку и имеющий соответствующую квалификацию.

9.1.2. Процесс взимания платы за проезд включает в себя:

а) собственно акт взимания платы;

б) контроль за взиманием платы, хранение и транспортировку получаемых денежных сумм и перевод их на банковский счет эксплуатирующей организации;

в) статистическую обработку информации о получаемых средствах и подготовку соответствующих отчетов.

Приложение 1

к Методике

расчета размера платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения

Наименование организации, проводящей опрос

Анкета

потенциального пользователя услуг платного проезда по \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование участка, объекта)

Предлагаем Вам принять участие в исследовании "Определение потребительского спроса на услуги платного проезда по \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_"

(наименование участка, объекта)

Просим ответить на вопросы анкеты.

Сначала прочитайте предложенные варианты ответов. Выберите подходящий для Вас ответ и обведите кружочком цифру, которая соответствует Вашему мнению. Если ни один из имеющихся в анкете ответов не отражает Вашу точку зрения, то напишите свой ответ на свободной строке. Просим Вас не пропускать ни одного вопроса.

Подписывать анкету не нужно. Заранее благодарим Вас за участие!

1. Как часто Вы проезжаете в данном направлении?

а) не чаще одного раза в месяц;

б) 2-3 раза в месяц;

в) по выходным дням;

г) практически каждый день;

е) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

2. Какую часть участка Вы обычно проезжаете?

а) весь участок;

б) примерно половину;

в) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

3. Что, по Вашему мнению, необходимо предпринять в первую очередь для улучшения условий движения?

а) отремонтировать покрытие;

б) обеспечить освещение развязок;

в) восстановить разметку проезжей части;

г) построить площадки для стоянки;

д) построить АЗС, кафе, магазин;

е) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

4. Считаете ли Вы целесообразным для ускорения (завершения) строительства привлечение в дорожное строительство частного капитала при условии, что построенные дороги будут муниципальной собственностью?

а) да, считаю;

б) да, но только российского частного капитала;

в) нет, дороги надо строить только за счет налогов;

г) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

5. В случае привлечения частного капитала, считаете ли Вы оправданным взимание платы за проезд при наличии бесплатного проезда в том же направлении?

а) да, конечно;

б) да, но в разумных пределах;

в) нет, проезд должен быть бесплатным;

г) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

6. При проезде по платной дороге (объекту) экономия только на топливе составит \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ руб.;

экономия времени - \_\_\_\_\_\_\_\_\_ мин. (ч);

вероятность ДТП снизится на - \_\_\_%. Какую сумму Вы готовы заплатить

за проезд?

а) \_\_\_\_\_\_ руб.;

б) \_\_\_\_\_\_ руб.;

в) \_\_\_\_\_\_ руб.;

г) \_\_\_\_\_\_ руб.;

д) не готов, буду пользоваться другой, бесплатной дорогой.

7. Приходилось ли Вам в России или за рубежом платить за проезд по автомобильной дороге?

а) нет, не приходилось;

б) да, несколько раз;

в) да, довольно часто;

г) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Приложение 2

к Методике

расчета размера платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения

**ПРЕЙСКУРАНТ**

Плата за проезд по участку \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ - км \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ - км

автомобильной дороги \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Действителен с "\_\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

|  |  |
| --- | --- |
|  Группы и виды автотранспортных средств  |  Размер платы за проезд, руб.  |
|  Весь участок | За 1 км | Тарифный участок 1 | Тариф |
| Мотоциклы с прицепом (коляской) и без них, легковые автомобили с прицепом и без них, фургоны, микроавтобусы с числом мест для сидения до 11, грузовые автомобили массой до 3,5 тонны |  |  |  |  |
| Грузовые автомобили массой от 3,5 до 8,0 тонны, трейлеры массой до 8,0 тонны, автобусы с числом мест для сидения от 11 до 29 |  |  |  |  |
| Грузовые автомобили массой более 8,0 тонны, трейлеры |  |  |  |  |
| Автобусы с числом мест для сидения от 30 и более, специальные крупногабаритные транспортные средства массой более 8,0 тонны |  |  |  |  |

Руководитель эксплуатирующей организации (Ф.И.О.)

Приложение 3

к Методике расчета размера платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения

**ПРЕЙСКУРАНТ**

Плата за проезд по участку км \_\_\_\_ - км автомобильной

дороги \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Действителен с "\_\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

|  |  |
| --- | --- |
| Группы и виды автотранспортных средств  |  Размер платы за проезд, руб.  |
|  Весь участок | За 1 км | Тарифный участок 1 | Тариф |
| Мотоциклы с прицепом (коляской) и без них, легковые автомобили с прицепом и без них, фургоны, микроавтобусы с числом мест для сидения до 11, грузовые автомобили массой до 3,5 тонны |  |  |  |  |
| Грузовые автомобили массой от 3,5 до 8,0 тонны, трейлеры массой до 8,0 тонны, автобусы с числом мест для сидения от 11 до 29 |  |  |  |  |
| Грузовые автомобили массой более 8,0 тонны, трейлеры |  |  |  |  |
| Автобусы с числом мест для сидения от 30 и более, специальные крупногабаритные транспортные средства массой более 8,0 тонны |  |  |  |  |

Руководитель эксплуатирующей организации (Ф.И.О.)