



**КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ СУХОБУЗИМСКИЙ РАЙОН
АДМИНИСТРАЦИЯ СУХОБУЗИМСКОГО СЕЛЬСОВЕТА**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

19 декабря 2012 г.

с. Сухобузимское

№ 80-п

Об утверждении Правил оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения муниципального образования Сухобузимский сельсовет, платным участкам таких автомобильных дорог, Методики расчёта и максимальный размер платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения муниципального образования Сухобузимский сельсовет, платным участкам таких автомобильных дорог

В соответствии с п. 4 ст. 13, п. 4 ст. 40 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», руководствуясь ст. 14 Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Уставом Сухобузимского сельсовета, **ПОСТАНОВЛЯЮ:**

1. Утвердить Правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения муниципального образования Сухобузимский сельсовет, платным участкам таких автомобильных дорог, согласно Приложению № 1.
2. Утвердить Методику расчета размера платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения муниципального образования Сухобузимский сельсовет, согласно приложению №2.
3. Контроль за выполнением постановления оставляю за собой.
4. Постановление вступает в силу в день, следующий за днем его официального опубликования.

Глава администрации
Сухобузимского сельсовета

Н.К. Карпова

**ПРАВИЛА ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЕЗДА
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПО ПЛАТНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ
ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ СУХОБУЗИМСКИЙ
СЕЛЬСОВЕТ, ПЛАТНЫМ УЧАСТКАМ ТАКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ**

I. Общие положения

1. Настоящие Правила устанавливают порядок оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения муниципального образования Сухобузимский сельсовет, платным участкам таких автомобильных дорог (далее - платная автомобильная дорога), а также требования к элементам обустройства платных автомобильных дорог в связи с оказанием таких услуг.

2. Понятия, используемые в настоящих Правилах:

а) "оператор" - владелец платной автомобильной дороги, в том числе концессионер, в случае использования платной автомобильной дороги на основе концессионного соглашения;

б) "проездной талон" - документ о предварительной оплате проезда по платной автомобильной дороге (наклейка, размещаемая на транспортном средстве, многоразовый талон с магнитной полосой), а также электронная контактная или бесконтактная смарт-карта;

в) "пропускной пункт" - расположенное на территории пункта взимания платы сооружение, обслуживающее одну полосу движения (пункт наличной оплаты, пункт электронной оплаты и открытый пункт);

г) "пункт взимания платы" - элемент обустройства платной автомобильной дороги, через который осуществляется проезд пользователей платной автомобильной дорогой (далее - пользователь) и который состоит из пропускных пунктов и включает в себя сооружения для размещения служб, инженерное оборудование и технические средства взимания платы за проезд, а также переходно-скоростные полосы движения и охраняемую стоянку для транспортных средств;

д) "пункт наличной оплаты" - пропускной пункт, оборудованный барьерами (шлагбаумами), позволяющий пользователю осуществлять оплату проезда путем внесения наличных денежных средств в кассу оператора или платежный терминал либо путем использования платежных карт;

е) "пункт электронной оплаты" - пропускной пункт, оборудованный техническими средствами автоматической идентификации транспортного

средства и взимания платы за проезд. Пункт может быть оборудован барьерами (шлагбаумами);

ж) "техническое средство автоматической электронной оплаты" - устройство, располагаемое на транспортном средстве и предназначенное для идентификации такого транспортного средства в движении системой контроля, используемой оператором.

II. Порядок организации проезда по платной автомобильной дороге

3. Пользование платной автомобильной дорогой осуществляется на основании договора между пользователем и оператором, согласно которому оператор обязан предоставить пользователю право проезда и организовать дорожное движение в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и настоящих Правил, а пользователь - оплатить предоставленную услугу (далее - договор).

4. Пользователь заключает с оператором договор одним из следующих способов:

а) въезжает на платную автомобильную дорогу;

б) оплачивает проезд в пункте взимания платы;

в) оплачивает проездной талон;

г) приобретает в собственность или в аренду техническое средство автоматической электронной оплаты.

5. Проезд по платной автомобильной дороге организуется оператором с соблюдением требований законодательства Российской Федерации, в том числе Закона Российской Федерации "О защите прав потребителей".

Оператор не вправе оказывать предпочтение одному пользователю перед другими пользователями в отношении заключения договора, за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами и нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Отказ оператора от заключения с пользователем договора при наличии возможности проезда по платной автомобильной дороге не допускается.

6. Размер платы за проезд по платной автомобильной дороге устанавливается оператором. Методика расчета платы за проезд транспортного средства по платным автомобильным дорогам и максимальный размер такой платы устанавливаются постановлением администрации Сухобузимского сельсовета.

7. Не допускается взимание с пользователей каких-либо иных платежей, кроме платы за проезд, взимаемой оператором.

8. В целях проведения плавной тарифной политики, повышения спроса на предоставляемые услуги, оптимизации транспортного потока в зависимости от условий движения размер платы за проезд по платной автомобильной дороге может быть дифференцирован оператором для различных категорий транспортных средств в зависимости от времени суток, дня недели или месяца года.

9. Дифференцированный в зависимости от времени суток, дня недели или месяца года размер платы за проезд по платной автомобильной дороге устанавливается равным в отношении транспортных средств одной категории, при этом оператор вправе для привлечения пользователей предоставлять скидки по оплате проезда в зависимости от частоты и (или) регулярности поездок. Скидки должны быть равными для транспортных средств одной категории при одинаковой частоте или регулярности поездок.

10. Предоставление права проезда без взимания платы или со скидкой от установленной платы (права льготного проезда) для отдельных категорий пользователей осуществляется в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности.

При этом в пункте взимания платы оператором предусматривается пропускной пункт, обеспечивающий пропуск транспортных средств, имеющих право льготного проезда или право проезда без взимания платы (открытый пункт). Такой пункт может быть оборудован барьерами (шлагбаумами).

11. Плата за проезд взимается на пунктах взимания платы, за исключением случаев предварительной оплаты проезда.

12. Пользователи, осуществляющие проезд по платной автомобильной дороге, не оплатившие установленной платы за проезд, кроме случая, предусмотренного пунктом 10 настоящих Правил, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

13. Выдача пользователю, оплатившему проезд, документа об оплате проезда производится в пункте взимания платы.

В качестве документов, подтверждающих заключение договора с оператором и оплату проезда, могут использоваться:

проездные талоны (наклейки размером не более 105 мм x 75 мм) сроком действия 1 месяц, 3 месяца, 6 месяцев и 1 год, дающие право на проезд через пункт взимания платы платной автомобильной дороги оператора;

проездные талоны (наклейки размером не более 105 мм x 75 мм, многоразовые талоны с магнитной полосой, электронные контактные и бесконтактные смарт-карты), дающие право на ограниченное число проездов через пункт взимания платы платной автомобильной дороги оператора.

В случае оплаты проезда с использованием технических средств автоматической электронной оплаты документ об оплате проезда выдается в пункте взимания платы по требованию пользователя.

14. До заключения договора оператор предоставляет пользователю полную и достоверную информацию об оказываемых услугах, обеспечивающую возможность их выбора. Информация предоставляется на русском языке. Информация доводится до сведения пользователей с помощью информационных табло, размещенных для ознакомления в общедоступном месте на территории пункта взимания платы и (или) местах въезда на платную автомобильную дорогу, а также местах продажи проездных талонов и местах продажи, аренды и установки технических

средств автоматической электронной оплаты. Эта информация должна содержать:

а) схему платной автомобильной дороги с указанием начального пункта платной автомобильной дороги и обозначением пунктов взимания платы и маршрута альтернативного бесплатного проезда;

б) полное официальное наименование, адрес (место нахождения) и сведения о государственной регистрации оператора;

в) условия договора и порядок оплаты услуг, предоставляемых оператором, в том числе:

размер платы для различных категорий транспортных средств в зависимости от времени суток, дня недели или месяца года;

размер и правила предоставления скидок по оплате проезда в зависимости от частоты и (или) регулярности поездок;

порядок, способы (формы) и система оплаты проезда;

г) перечень пользователей, имеющих право проезда без взимания платы или право льготного проезда, а также перечень льгот, предоставляемых при оказании услуг;

д) адрес и номер телефона аварийной службы оператора;

е) адрес и номер бесплатного телефона подразделения оператора, осуществляющего прием претензий пользователей;

ж) адрес и номер телефона подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, обслуживающих платную автомобильную дорогу;

з) адрес и номер телефона подразделения по защите прав потребителей.

15. Места размещения информационных табло должны соответствовать национальным стандартам, устанавливающим требования к информационным дорожным знакам.

16. В целях контроля за исполнением договора и урегулирования возникающих споров оператором может осуществляться регистрация фактов пользования платной автомобильной дорогой, включающая сбор, хранение и использование следующих данных:

а) государственный регистрационный номер транспортного средства;

б) фотография (видеоизображение) транспортного средства;

в) время и место пользования платной автомобильной дорогой.

17. При хранении и использовании оператором данных о пользователе, предусмотренных пунктом 16 настоящих Правил, необходимо исключить свободный доступ к этим данным третьих лиц. По истечении установленного законодательством Российской Федерации срока исковой давности данные о пользователях должны быть уничтожены оператором.

18. В случае если при проезде по платной автомобильной дороге транспортное средство прекратило движение из-за его технической неисправности, в том числе в результате дорожно-транспортного происшествия, и создает опасность для движения других транспортных средств, такое транспортное средство перемещается оператором на охраняемую стоянку ближайшего пункта взимания платы. При этом плата за

перемещение транспортного средства и за 1-е сутки хранения на охраняемой стоянке не взимается.

III. Права и обязанности оператора при организации проезда

19. Оператор обязан:

а) организовывать дорожное движение и обеспечивать беспрепятственный проезд транспортных средств пользователей по платной автомобильной дороге, исключая образование дорожных заторов, при условии соблюдения пользователями предусмотренного скоростного режима и обеспечения ими безопасности дорожного движения;

б) устранять в установленные сроки неисправности, препятствующие нормальному использованию платной автомобильной дороги, а также обеспечить перемещение транспортного средства, прекратившего движение по платной автомобильной дороге вследствие его технической неисправности, в том числе в результате дорожно-транспортного происшествия, и создающего опасность для движения других транспортных средств, на охраняемую стоянку ближайшего пункта взимания платы;

в) обеспечивать пользователей информацией об аварийной или о чрезвычайной ситуации на платной автомобильной дороге, неблагоприятных погодных условиях, повышающих опасность возникновения дорожно-транспортных происшествий, и других обстоятельствах, влияющих на безопасность дорожного движения по платной автомобильной дороге, в том числе с использованием информационного табло;

г) обеспечивать соответствие транспортно-эксплуатационных характеристик платной автомобильной дороги нормативным требованиям;

д) обеспечивать сохранность данных, предусмотренных пунктом 16 настоящих Правил;

е) сообщать пользователю по его письменному заявлению сведения, относящиеся к договору и предоставляемым услугам;

ж) обеспечивать на каждом пункте взимания платы прием письменных претензий пользователей к качеству оказываемых оператором услуг;

з) своевременно размещать в пунктах взимания платы и на информационных табло информацию об изменении платы за проезд;

и) извещать пользователей о порядке использования проездных талонов путем размещения на талоне краткой инструкции.

20. Оператор вправе:

а) не открывать барьера (шлагбаума) и не пропускать через пункт взимания платы пользователей, избегающих оплаты проезда, оплачивающих проезд в размере, меньшем установленного размера, кроме случаев, предусмотренных пунктом 10 настоящих Правил, или имеющих задолженность перед оператором по оплате проезда;

б) предоставить пользователям возможность предварительной оплаты проезда по платной автомобильной дороге оператора;

в) принимать решения о предоставлении права льготного проезда транспортных средств по платной автомобильной дороге отдельным категориям пользователей и отдельным категориям транспортных средств;

г) сдавать в аренду или продавать пользователям технические средства автоматической электронной оплаты;

д) при продаже пользователю проездных талонов, при продаже или предоставлении в аренду технических средств автоматической электронной оплаты осуществлять регистрацию пользователей и их транспортных средств в системе учета оператора.

IV. Права и обязанности пользователя

21. Пользователь имеет право:

а) получать информацию о правилах пользования платной автомобильной дорогой, стоимости проезда, порядке и способах оплаты проезда, перечне услуг, входящих в стоимость проезда, и порядке оказания таких услуг, а также о маршрутах альтернативного бесплатного проезда;

б) осуществлять проезд по платной автомобильной дороге в соответствии с договором.

22. Пользователь обязан:

а) проезжать пункт взимания платы только через пункты наличной оплаты, если транспортное средство не имеет размещенных в соответствии с требованиями оператора проездных талонов или не оборудовано техническими средствами автоматической электронной оплаты;

б) осуществлять оплату проезда в пункте взимания платы путем внесения наличных денежных средств в кассу оператора или платежный терминал, либо путем использования платежных карт, либо путем предварительной оплаты проезда;

в) совершить полную остановку транспортного средства для оплаты проезда при проезде через пункт наличной оплаты. После совершения оплаты движение транспортного средства разрешается с момента открытия барьера (шлагбаума);

г) при проезде через пункт взимания платы иметь на транспортном средстве соответствующие требованиям национального стандарта государственные регистрационные знаки и соблюдать установленные оператором порядок проезда, скоростной режим движения и дистанцию;

д) при использовании проездного талона размещать его на транспортном средстве в соответствии с инструкцией оператора. Размещение проездного талона в виде наклейки не в соответствии с инструкцией оператора, препятствующее контролю или идентификации транспортного средства, не дает права на проезд по платной автомобильной дороге;

е) в случае наличной оплаты проезда сохранять документ об оплате проезда до момента выезда с платной автомобильной дороги;

ж) использовать техническое средство автоматической электронной оплаты только на транспортном средстве, зарегистрированном в системе учета оператора.

23. Пользователям запрещается препятствовать нормальной работе пунктов взимания платы, в том числе:

а) блокировать проезд через пропускной пункт;

б) самостоятельно убирать барьер (шлагбаум) для проезда через пропускной пункт;

в) въезжать на платную автомобильную дорогу или выезжать с платной автомобильной дороги, минуя пункт взимания платы;

г) проезжать через пункт взимания платы, не оплатив установленной платы за проезд, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 10 настоящих Правил;

д) разрушать оборудование пунктов взимания платы или совершать иные действия, нарушающие установленный порядок проезда через пункт взимания платы и пользования платной автомобильной дорогой с целью отказа от платы, избегания платежа или оплаты платежей в размере, меньшем установленного размера.

Приложение № 2
к постановлению администрации
Сухобузимского сельсовета
от 19.12.2012 № 80

**МЕТОДИКА
РАСЧЕТА И МАКСИМАЛЬНЫЙ РАЗМЕР ПЛАТЫ
ЗА ПРОЕЗД ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
ПО ПЛАТНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ДОРОГАМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
СУХОБУЗИМСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ**

1. 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 N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации».

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

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

2.2. 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.

2.3. 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.

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

2.5. 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 группа 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	Г1	До 3,5	Две
2 группа Грузовые автомобили. Трейлеры. Автобусы с числом мест для сидения от 11 до 29	Г2	От 3,5 до 8,0	Не более трех
3 группа Грузовые автомобили Трейлеры	Г3	Более 8,0	Не более трех
4 группа Автобусы с числом мест для сидения от 30 и более. Специальные крупногабаритные транспортные средства	Г4	Более 8,0	Не используется

2.6. 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.

3. Основные этапы расчета размера платы за проезд и составления прейскуранта

3.1. 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.

3.2. Сбор и подготовка исходных данных:

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

3.2.2. 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.

3.3. 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 транспортного потока 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	Спл	Sa		
Средняя скорость по группе 1, км/ч	ВП_1	VA_1		
Средняя скорость по группе 2, км/ч	ВП_2	VA_2		
Средняя скорость по группе 3, км/ч	ВП_3	VA_3		
Средняя скорость по группе 4, км/ч	ВП_4	VA_4		
Среднее количество автомобилей - участников ДТП за месяц по группе 1, шт	Кпл_1	Ka_1		
То же по группе 2, шт.	Кпл_2	Ka_2		
То же по группе 3, шт.	Кпл_3	Ka_3		
То же по группе 4, шт.	Кпл_4	Ka_4		
Средний размер материального ущерба от ДТП, руб.	Упл	Уa		

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

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

3.4.1. 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.

3.5. 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 (Sa - Spл), где Дельта t - сокращение времени в пути.

3.5. Экономия от ускорения доставки грузов (Эудг)

3.5.1. 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:

$$\text{Эудг} = ((\text{Сгр} \times \text{Дельта } t) / 365 \times 24) / (\text{Бк} / 100).$$

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,

$$\text{Эудг} = \text{Дельта } t \times \text{Бк}.$$

3.6. Экономия времени (Эвр)

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

$$\text{VoT} = \text{ООП} / (\text{ЧЗ} \times 12 \times 168),$$

где VoT - стоимость одного часа времени;

ООП - объем отгруженной продукции;

ЧЗ - численность занятого населения.

Для учета количества пассажиров вводятся поправочные коэффициенты Кп.

$$\text{Эвр} = \text{Кп} \times \text{Дельта } t \times \text{VoT}.$$

3.7. Экономия от повышения безопасности движения на автодороге

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

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

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

$$\text{Эб} = \text{Уа} \times \text{Ра} - \text{Упл} \times \text{Рпл},$$

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:

$$\text{Ра} = \text{Ка} / \text{ИА},$$

$$\text{Рпл} = \text{Кпл} / \text{ИП},$$

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

4.1. 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.

4.2. 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 компании в СМИ и др.

Основными этапами проведения социологического исследования являются:

- 1) разработка программы;
- 2) подготовка плана исследования;
- 3) сбор, анализ и интерпретация полученных результатов.

4.3. 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.

4.4. 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.

4.5. 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.

4.6. 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.

4.7. 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:

4.8. 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."

4.9. 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.

4.10. 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.

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

4.12. 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, не бюджетных 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 3

№ п/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».

4.13. 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.

4.14. 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.

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

5. Определение платы за проезд по тарифным участкам

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

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

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

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

6. 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.

6.1. Взимание платы за проезд:

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

6.1.2. 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.

6.2. Порядок пересмотра размера платы за проезд

6.2.1. Эксплуатирующая организация вправе обратиться в администрацию Сухобузимского сельсовета с предложением о пересмотре размера платы за проезд и соответствующем изменении преysкуранта при наличии одного из следующих условий:

а) введение в действие нормативных правовых актов Российской Федерации или субъектов Российской Федерации, которые влекут за собой изменение размера затрат, относимых на себестоимость предоставляемых услуг платного проезда, обязательных отчислений и платежей в соответствующие бюджеты;

б) изменение ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации;

в) развитие и повышение качества предоставляемых услуг;

г) возникновение не зависящих от эксплуатирующей организации факторов, вызвавших рост себестоимости услуг более чем на 5 процентов.

6.2.2. Для изменения размера платы за проезд эксплуатирующая организация представляет в администрацию Сухобузимского сельсовета письмо с изложением сути предложения, пояснительную записку, содержащую расчет-обоснование новых размеров платы за проезд, и прејскурант, форма которого приведена в приложении.

6.2.3. Администрация Сухобузимского сельсовета рассматривает предложения и выносит постановления об утверждении прејскуранта платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования местного значения либо направляет мотивированный отказ в пересмотре размеров платы за проезд.

6.2.5. После утверждения нового прејскуранта он вводится в действие приказом руководителя эксплуатирующей организации.

6.2.6. Эксплуатирующая организация вправе по своему усмотрению вводить систему месячных билетов или скидок для постоянных пользователей, жетоны и иные рекламные и маркетинговые программы, которые сочтет нужным для привлечения пользователей, вводить сезонные скидки и иными способами повышать привлекательность платной дороги.