



Межрегиональная общественная организация по содействию развитию строительной отрасли

СОЮЗ ИНЖЕНЕРОВ-СМЕТЧИКОВ

192007, Санкт-Петербург, ул. Воронежская, д. 96, тел. +7(812) 766-2743, 326-2270, 2271, 2272, 2273 факс. +7(812) 326-2278, 2271; www.kccs.ru; 1 • -mail: souz@rccs.spb.ru

ПИСЬМО 18.11.2015 г. № ПГ-089/15

Организациям, предприятиям и специалистам
строительного Российской Федерации

Об учете дополнительных платежей за возмещение вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации, и платы в счет возмещения вреда федеральным трассам транспортными средствами с разрешенной массой выше 12 тонн при определении стоимости строительства и расчетах за выполненные строительные работы

В связи с поступающими запросами Межрегиональная общественная организация по содействию развитию строительной отрасли «Союз инженеров-сметчиков» **РАЗЪЯСНЯЕТ:**

1. В действующей системе ценообразования в строительстве на территории Российской Федерации сметные цены на материалы, изделия и конструкции, применяемые в строительстве, учитывают транспортные расходы, связанные с доставкой материалов, изделий и конструкций от баз (складов) организаций-подрядчиков или организаций-поставщиков до приобъектного склада строительства. Сметные цены на автомобильные перевозки определены на 1 т перевозимого груза и установлены для условий перевозки грузов бортовыми автомобилями и автомобилями-самосвалами (самосвальными поездами) в зависимости от класса перевозимых грузов.

Класс грузов определяется в соответствии с номенклатурой и классификацией грузов, перевозимых автомобильным транспортом, а коэффициенты использования грузоподъемности по классам груза определяются с учетом оптимального использования грузоподъемности автотранспортных средств.

В Сборниках Государственных элементных сметных норм и единичных расценок (федеральных и территориальных), в основном (за редким исключением), предусмотрено применение автомобилей-самосвалов грузоподъемностью до 7 т (код 400051) и до 10 т (код 400052) и автомобилей бортовых грузоподъемностью до 5 т (код 400001).

Анализ показывает, что при перевозке многих строительных материалов, относящихся к I и II классу грузов с загрузкой не выше, чем паспортная грузоподъемность автомобиля, установленная заводом-изготовителем и оптимальным коэффициентом использования грузоподъемности (выше значения 0,7), характеристики сложившегося парка машин строительных организаций и специализированных автотранспортных предприятий выходят за рамки допустимой нагрузки на ось, а в некоторых случаях, и по допустимой массе транспортных средств.

Таким образом, дополнительные платежи за возмещение вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации, и платы в счет возмещения вреда федеральным трассам транспортными средствами с разрешенной массой выше 12 тонн (далее — «платежи за возмещение вреда»), в сметных ценах на автомобильные перевозки и, соответственно, в сметных ценах на строительные материалы, изделия, конструкции и оборудование, в настоящее время не учтены.

2. В соответствии с п. 4.27 «Методики определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации» (МДС 81-35.2004), средства на оплату за провоз тяжеловесных грузов включаются в стоимость материалов, изделий и конструкций (в состав стоимости транспортных услуг).

Учитывая, что при различных типах перевозок одних и тех же строительных грузов обязательства по возмещению вреда могут в одних случаях возникать, а в других - нет, или может иметь место обязательство по уплате обоих платежей, включение указанных затрат непосредственно в тарифы на перевозки грузов автомобильным транспортом и, соответственно, в сметные цены на материалы, представляется затруднительным.

3. В целях упрощения учета указанных платежей в тарифах на перевозки и сметных ценах на материалы, органы по ценообразованию в строительстве субъектов Российской Федерации могут самостоятельно принять решения об их учете в текущей сметной стоимости отдельных строительных материалов и индексах (коэффициентах) пересчета по статье прямых затрат «Материалы» в усредненном размере на основе анализа сложившихся транспортных схем доставки строительных грузов.

При этом следует обратить внимание при осуществлении мониторинга (регистрации) цен производителей (поставщиков) строительных материалов на вид франко-отпускных цен и возможный учет указанных затрат по возмещению вреда в самих рыночных ценах производителей (поставщиков).

4. В случаях, когда доставку строительных материалов осуществляет непосредственно подрядная организация собственными транспортными средствами, и (или) отпускные цены производителей (поставщиков), а также применяемые в сметах и актах выполненных работ сметные цены на материалы, индексы (коэффициенты) пересчета не учитывают платежи за возмещение вреда, при определении стоимости строительства и расчетах за выполненные строительные работы, рекомендуется следующий порядок учета:

4.1. При составлении смет и актов выполненных работ (форма КС-2) базисно-индексным методом на основе данных Сборников средних сметных цен (федеральных или территориальных) и действующих индексов (коэффициентов) пересчета сметной стоимости, в составе «Прочих работ и затрат» (глава 9 (7) «Прочие работы и затраты» сводного сметного расчета (ССР)), включать дополнительные затраты с формулировкой «Дополнительные затраты за возмещение вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации, и платы в счет возмещения вреда федеральным трассам транспортными средствами с разрешенной массой выше 12 тонн» с обязательным документальным подтверждением по расчету.

4.2. Расчет дополнительных затрат производится на основании данных организации доставки материалов и движения внутрипостроечного транспорта (для объектов линейного строительства), выделяемых в проекте организации строительства - ПОС, в проекте организации работ - ПОР или в проекте производства работ - ППР, и фактических приведенных платежей, в том числе на получение Разрешений на перевозку тяжеловесных грузов и данных Системы взимания платы «Платон» в зависимости от фактического пробега автомобилей (при использовании бортового устройства ГЛОНАСС/GPS) или Маршрутных карт.

При этом приведение затрат к сметной стоимости конкретных материалов, изделий и конструкций осуществляется только по отдельным материалам, изделиям и конструкциям I и II класса грузов с коэффициентом использования грузоподъемности выше 0,7 в пределах их нормативной потребности.

В расчетах приводятся - код и наименование материалов, расход по смете, масса брутто, объем и тип перевозки, расстояние перевозки (с учетом приведенной доли в зависимости от вида автомобильной дороги (федеральная, региональная, межмуниципальная, муниципальная) и количество рейсов.

4.3. Затраты на перевозку оборудования рекомендуется определять на 1 т массы брутто на основании калькуляций транспортных расходов по группам оборудования, при этом учитываются особенности определения затрат на провоз тяжеловесных и негабаритных грузов.

4.4. При составлении смет и актов выполненных работ ресурсным методом или базисно-индексным методом (в части не учтенных в расценках материалов) на основе фактических текущих сметных цен подрядных организаций, в локальных сметах (локальном ресурсном сметном расчете) и актах выполненных работ затраты за возмещение вреда включаются по расчету непосредственно в текущую сметную цену соответствующих материалов или групп материалов.

5. Компенсация затрат за возмещение вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам Российской Федерации, и платы в счет возмещения вреда федеральным трассам транспортными средствами с разрешенной массой выше 12 тонн, за счет резерва средств на непредвиденные работы и затраты не допускается.

В соответствии с п. 4.97 «Методики определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации» (МДС 81-35.2004) дополнительные средства на возмещение затрат, выявившихся после утверждения проектной документации в связи с введением в действие новых нормативных актов, рекомендуется включать в сводный сметный расчет отдельной строкой (в соответствующие главы) с последующим изменением итоговых показателей стоимости строительства.

Президент Союза

П.В. Горячкин