

Единая методика определения размера восстановительных расходов в отношении поврежденного транспортного средства

1. Общие положения

1) Настоящая методика устанавливает единые подходы и методы к определению размера восстановительных расходов и связанных с ним операций и действий в отношении поврежденного транспортного средства (далее ТС) для принятия решения о величине страховой выплаты в рамках договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

2) Основной задачей методики является обеспечение полноты, точности, доказательности, воспроизводимости исследования и сходимости результатов экспертиз, проводимых разными специалистами и экспертами в отношении одного объекта за счет применения единой методической основы.

3) Методика является обязательной для применения страховщиками, если они самостоятельно проводят осмотр, определяют восстановительные расходы и выплачивают страховое возмещение в соответствии с п. ? ст. ?? ФЗ-40 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее ОСАГО), экспертами-техниками при проведении независимой технической экспертизы ТС, судебными экспертами при проведении экспертизы по спорам, связанным с ОСАГО. Методика может использоваться при разработке профессиональных стандартов, образовательных программ и в образовательном процессе.

4) Восстановительные расходы определяются:

- а) на дату дорожно-транспортного происшествия (далее ДТП);
- б) с учетом условий и географических границ товарных рынков материалов и запасных частей, соответствующих месту ДТП.

5) Восстановительные расходы определяются в отношении повреждений ТС, причиной которых является ДТП. Перечень указанных повреждений определяется при первичном осмотре поврежденного ТС

специалистом страховщика или экспертом-техником. Этот перечень может уточняться (дополняться) при проведении дополнительных осмотров либо повторной, в том числе судебной, экспертизы.

б) Размер восстановительных расходов определяется с учетом износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте ТС. Износ является показателем, характеризующим относительную потерю стоимости комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) ТС, их функциональных характеристик и ресурса в процессе эксплуатации.

7) Определение восстановительных расходов производится с учетом требований законодательства Российской Федерации, нормативно-технических показателей, установленных производителем ТС, электронных баз данных ценовой информации в отношении комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), материалов и работ (стоимости нормо-часа) и программно-расчетных комплексов, содержащих указанные выше нормативные данные и базы, либо с использованием аналогичных нормативных данных на бумажных носителях. При указании в методике нескольких возможных подходов или источников информации они перечисляются в порядке приоритета использования.

Электронные базы данных ценовой информации и справочники на бумажных носителях составляются и актуализируются в соответствии с Методикой формирования справочников средней стоимости запасных частей, материалов, нормо-часа работ при восстановительном ремонте транспортных средств. Период актуализации баз данных не может превышать полугодия.

2. Термины и определения

| | |
|---------|---|
| Агрегат | Сборочная единица, обладающая полной взаимозаменяемостью, возможностью сборки отдельно от других составных частей изделия или изделия в целом и способностью выполнять определенную функцию в изделии или самостоятельно. |
|---------|---|

| | |
|-----------------------------|--|
| Аналог | ТС того же назначения, близкое по совокупности существенных признаков (имеющее сходные характеристики). При установлении сходства характеристик ТС определяют: функциональное сходство (по области применения, назначению); конструктивное сходство (по конструктивной схеме, составу и компоновке элементов и т.п.); параметрическое сходство (по значению параметров). При полном достижении функционального, устанавливается идентичность объектов, а при приблизительном и частичном сходстве - аналогичность объектов. |
| Восстановительные расходы | Расходы, необходимые для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до ДТП, рассчитанные с учетом износа деталей (узлов, агрегатов), используемых при восстановительных работах; |
| Восстановительный ремонт | Комплекс мероприятий (работ), необходимых для восстановления эксплуатационных свойств и потребительских качеств, которые ТС имело непосредственно до повреждения (появления неисправности). |
| Гибель ТС | Под гибелью ТС понимаются случаи, когда ремонт поврежденного ТС невозможен по технологическим причинам, либо восстановление заменой основных агрегатов не позволит однозначно идентифицировать вновь собранное ТС на соответствие регистрационным документам, либо стоимость ремонта равна его или превышает его стоимость на дату ДТП; |
| Годные остатки ТС | Исправные детали (узлы, агрегаты) ТС, годные к дальнейшей эксплуатации, которые можно демонтировать с поврежденного ТС и реализовать. К годным остаткам следует отнести и приобретенные для ремонта, организованного и оплачиваемого страховщиком, в комплекте детали (узлы), не установленные на ТС, поскольку замене подлежит только одна деталь. |
| Дата выпуска ТС | Дата завершения производства ТС заводом-изготовителем (дата завершения всех технологических и административных процессов, связанных с производством единицы продукции ТС). Дату выпуска следует отличать от модельного года. |
| Дата начала эксплуатации ТС | Дата первой купли-продажи или выдачи свидетельства о регистрации, или другого регистрационного документа. |
| Демонтаж | Снятие элемента (агрегата, узла, детали) или его составной части с места установки на ТС. |

| | |
|-----------------------------------|---|
| Деталь | Изделие, изготовленное из однородного по наименованию и марке материала без применения сборочных операций. |
| Диагностирование | Диагностирование систем ТС (агрегата) по параметрам, характеризующим их общее техническое состояние без выявления конкретной неисправности (работоспособные или неработоспособные). |
| Дополнительное оборудование | Оборудование, не относящееся к серийному для данной комплектации ТС, которое может быть установлено заводом-изготовителем на всех ТС данной серии по индивидуальному заказу, дилером при предпродажной подготовке, а также собственником в процессе его эксплуатации. |
| Дорожно-транспортное происшествие | Событие, возникшее в процессе движения по дороге ТС и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения, либо причинён иной материальный ущерб. |
| Наслоение | Связанное с процессом слеодообразования перенесение материала одного объекта на следовоспринимающую поверхность другого. При ДТП наблюдаются наслоения краски, пластика, резины или других конструктивных материалов, с одного ТС на другом. |
| Одометр | Прибор для определения пройденного ТС расстояния. |
| Осмотр ТС | Органолептическое исследование ТС в целях его идентификации, выявления и фиксации повреждений, дефектов, следов ремонта, предварительного определения способа устранения повреждений. |
| Основной материал | Материал, масса которого входит в массу основного изделия (краска, антикоррозионное покрытие и т.д.). |
| Повреждение | Нарушение исправности объекта вследствие влияния на него внешних воздействий, превышающих уровни, установленные в нормативно-технической документации. |
| Полная окраска | Окраска всех поверхностей ТС (или детали), окрашивание, которых предусмотрено конструкцией ТС. |
| Потерпевший (в ДТП) | Лицо, жизни, здоровью или имуществу которого был причинен вред при использовании ТС иным лицом, в том числе пешеход, водитель ТС, которым причинен вред, и пассажир ТС - участник дорожно-транспортного происшествия; |
| Разборка | Разделение изделия на детали и (или) сборочные единицы. |
| Скрытый дефект | Дефект, который не может быть выявлен при осмотре ТС и для выявления которого необходима дополнительная проверка детали, узла или агрегата путем разборки или инструментальными методами. |

| | |
|---|---|
| <p>Специалист страховщика (в рамках Единой методики)</p> | <p>Сотрудник страховой компании, обладающий познаниями в объеме требований профессионального стандарта эксперта-техника, к компетенции которого отнесено проведение осмотра и определение восстановительных расходов в отношении поврежденного ТС.</p> |
| <p>Среднегодовой пробег</p> | <p>Величина годового пробега ТС условно принятая равной среднестатистической величине пробега ТС определенной категории.</p> |
| <p>Страховщик</p> | <p>Страховая организация, которая вправе осуществлять обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с разрешением (лицензией), выданным федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью в установленном законодательством Российской Федерации порядке.</p> |
| <p>Транспортное средство (ТС)</p> | <p>Устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Транспортным средством также является прицеп (полуприцеп), не оборудованный двигателем и предназначенный для движения в составе с механическим транспортным средством.</p> |
| <p>Узел</p> | <p>Сборочная единица, которую можно собрать отдельно от других составных частей изделия или от изделия в целом и которая может выполнять определенные функции в изделиях одного назначения только совместно с другими составными частями.</p> |
| <p>Ущерб (убытки при причинении вреда имуществу потерпевшего)</p> | <p>Согласно ст. 15, ч. 2 ГК РФ под реальным ущербом "понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества". Определение величины ущерба (убытков при причинении вреда имуществу потерпевшего) не является предметом исследования независимой технической экспертизы ТС, поскольку экспертом-техником определяется только часть ущерба (убытков) в размере восстановительных расходов.</p> |
| <p>Эксперт-техник</p> | <p>Физическое лицо, удовлетворяющее требованиям профессионального стандарта, прошедшее профессиональную переподготовку по образовательной программе, разработанной в соответствии с таким стандартом и являющееся членом одной из саморегулируемых организаций экспертов-техников.</p> |

3. Установление наличия и характера повреждений, в отношении которых определяются восстановительные расходы

1) Первичное установление наличия и характера повреждений, в отношении которых определяются восстановительные расходы, производится во время осмотра. ТС к осмотру должно быть подготовлено: предоставлено в чистом виде, в случае, если ТС нетранспортабельно, перед осмотром поврежденные элементы должны быть очищены, на дополнительных осмотрах ТС должно быть, в случае необходимости, разобрано. В обязанности эксперта-техника (специалиста страховщика, либо иного специалиста, проводящего осмотр) не входит подготовка ТС к осмотру. Результаты осмотра фиксируются актом. Дополнительными источниками информации к акту осмотра являются фотоматериалы (видеосъемка). Требования к проведению фотографирования поврежденного ТС приведены в приложении № 1 к настоящей Методике.

2) При первичном осмотре повреждения ТС фиксируются по результатам внешнего осмотра без проведения демонтажных работ органолептическим методом.

При первичном осмотре могут быть применены инструментальные методы, с использованием технических средств измерения и контроля или диагностического оборудования, в соответствии с технической документацией и инструкциями по эксплуатации и применению указанных технических средств и оборудования, а также проведение демонтажных работ.

3) В исключительных случаях, когда осмотр ТС не возможен (ТС находится в отдаленном или труднодоступном месте, утилизировано, реализовано и т.п.), установление повреждений может быть проведено, при наличии письменного согласия потерпевшего и страховщика, без осмотра ТС - на основании представленных материалов и документов (с обязательным приложением фото-, или видеоматериалов). В этом случае в материалах по определению восстановительных расходов в обязательном порядке должно быть указано, что ТС не осматривалось (с указанием причин), а определение повреждений проводилась по представленным материалам (документам), с указанием их перечня и источника получения.

4) Для характеристики повреждений деталей каркаса кузова и оперения, используются следующие показатели, в зависимости от которых определяются методы и трудоемкость устранения повреждений:

- количественные показатели – площадь повреждения либо отношение площади повреждения к общей площади части, детали (в % или частях) и глубина (объем) повреждения;

- качественные показатели - вид деформации и первоначальные (установленные заводом – изготовителем) конструктивные характеристики части, детали в зоне повреждения.

5) Для характеристики повреждений лакокрасочного покрытия ТС используются следующие показатели, в зависимости от которых определяются методы, технология и трудоемкость устранения повреждений:

- вид лакокрасочного покрытия;

- размерные характеристики повреждения (в единицах измерения или по отношению к размерам части, детали);

- материал окрашенной части, узла, агрегата или детали.

Учитывая, что затраты на восстановление окраски и цветографического оформления ТС могут составлять значительную часть восстановительных расходов, определение цвета, типа лакокрасочного покрытия ТС производится с учетом:

- размещения рекламы на наружных поверхностях ТС;

- цветографических схем, опознавательных знаков и надписей на наружных поверхностях ТС;

- наличия изображений, в т.ч. пленок, автомобильной аэрографии и т.п. (указываются способ нанесения, примерное содержание изображения, размеры и место его расположения).

б) В ходе осмотра проводится описание повреждений и предварительное определение способа устранения повреждений, исходя из следующих положений:

- при наименовании частей, узлов, агрегатов и деталей используется порядок, по которому вначале указываются их вид (например, крыло), затем подвид и расположение относительно переднее/заднее, левой/правой стороны ТС. При наличии возможности нумерации (кодирования) частей, узлов, агрегатов и деталей производится такая нумерация (кодирование) с указанием источника информации (печатного издания или расчетно-программного комплекса).

- по каждому повреждению фиксируются полные данные: место расположения, вид, характер и объем (степень). Рекомендуется использовать типовые определения по виду повреждений, см. приложение

2, объем (степень) повреждения определяется линейными размерами (глубиной, шириной, длиной) либо отношением площади поврежденной части к общей площади детали (в % или частях);

- для каждой поврежденной детали (узла, агрегата) определяется вид и объем предполагаемого ремонтного воздействия и/или категория окраски;

- необходимый и достаточный набор (комплекс) работ по восстановительному ремонту ТС устанавливается в зависимости от характера и степени повреждения отдельных частей, узлов, агрегатов и деталей на основе технологии предприятия–изготовителя или сертифицированных ремонтных технологий, с учётом особенностей конструкции деталей (узлов, агрегатов), подвергающихся ремонтным воздействиям, выполнения в необходимом и достаточном объёме вспомогательных и сопутствующих работ по разборке/сборке, регулировке, подгонке, окраске, антикоррозийной обработке и т.д., для обеспечения доступа к заменяемым и ремонтируемым частям, узлам, агрегатам и деталям, сохранности сопряжённых частей, узлов, агрегатов и деталей и соблюдения требований безопасности работ;

- решению о замене агрегата (узла) - двигателя, коробки передач, раздаточной коробки (коробки отбора мощности), ведущих мостов, межосевых дифференциалов, колесных редукторов, рулевого механизма, гидроусилителя руля, топливного насоса высокого давления и т.п., а для специализированного транспорта – агрегатов и механизмов, размещенных на шасси базового автомобиля, в случае выявления повреждений, относящихся к рассматриваемому ДТП, но не позволяющих сделать однозначный вывод о необходимости замены агрегата или механизма в сборе, должна предшествовать, при наличии на то технически обоснованных показателей (признаков), свидетельствующих о возможном наличии скрытых повреждений, их диагностика или дефектовка с разборкой (наличие механических повреждений только в виде царапин, задиров и сколов на корпусе к таким признакам не относится);

- замена кузова легкового автомобиля, автобуса, кабины грузового автомобиля назначается только в том случае если ремонт, восстановление технически не возможны, либо экономически нецелесообразны;

- необходимость и объем работ по устранению перекоса определяется только по результатам замеров, предельное время по их устранению для ТС иностранных производителей приведены в приложении № 3;

- при отсутствии визуально фиксируемых повреждений деталей (узлов) подвески, решение о замене элемента, не может приниматься без дополнительного осмотра с применением инструментального контроля либо до выполнения полного восстановления геометрических параметров кузова (рамы) ТС, по результатам измерений углов установки колес (УУК) с их последующей регулировкой, при условии выхода параметров УУК за предельно допустимые значения;

- при необходимости замены стекол, приборов освещения (электрооборудования), либо частей, узлов, агрегатов и деталей, с ресурсом меньшим, чем ресурс ТС (АКБ, шины, ремни и т.п.), или наличии повреждений и дефектов, не характерных для ТС с аналогичными параметрами, следует отдельно зафиксировать их марку (производителя) год выпуска, состояние, или, если это невозможно, указать экспертное значение износа;

- решение о замене деталей изготовленных из пластиковых материалов принимается только в случае, если изготовитель ТС запрещает их ремонт, либо если их ремонт и окраска, включая текстурированные поверхности, технически не возможны или экономически не целесообразны, рекомендации по возможности и целесообразности ремонта пластиковых элементов приведены в приложении № 4, решение о замене приборов освещения ТС в случае разрушения их креплений без нарушения работоспособности принимается в случае невозможности ремонта их креплений (отсутствия ремонтных комплектов для ремонта креплений);

- окрасочные работы назначаются в минимально допустимом технологией производителя объеме, позволяющем восстановить доаварийные свойства ТС, при значительном объеме окрашиваемых деталей эксперт-техник обязан проверить экономическую целесообразность проведения наружной окраски кузова в совокупности с окраской внутренних поверхностей деталей, подлежащим ремонтным воздействиям в случае, если таковая предусмотрена технологией производителя ТС.

Если на момент ДТП на детали имелась сквозная коррозия, либо уже требовалась окраска более 25% ее наружной поверхности, либо цвет окраски поврежденной детали не соответствует основному цвету кузова ТС (за исключением случаев специального светографического оформления), окраска такой детали не назначается.

7) В случае, когда в ходе осмотра может быть сделано заключение о конструктивной гибели ТС по техническим показателям или предположение об экономической нецелесообразности проведения восстановительного ремонта, необходимо, по возможности, полно отразить в Акте (или приложении к нему) перечень и состояние деталей (узлов, агрегатов) в целях определения их стоимости в качестве годных остатков и зафиксировать показатели для определения стоимости ТС до ДТП.

4. Исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и установление причин возникновения повреждений ТС

1) При выполнении данного этапа задача заключается в установлении возможности или невозможности получения повреждений ТС потерпевшего при указанных в заявлении о страховом случае обстоятельствах, документах, оформленных компетентными органами и других источниках.

2) Установление обстоятельств и причин образования повреждений основывается на:

- сопоставлении повреждений ТС потерпевшего с повреждениями ТС страхователя (других участников ДТП);

- сопоставлении повреждений ТС потерпевшего с иными объектами (при их наличии), с которыми оно контактировало после взаимодействия с ТС страхователя в ДТП;

- анализе сведений, зафиксированных в документах о ДТП: справке установленной формы о ДТП, извещении о страховом случае, протоколах, объяснениях участников ДТП и т.д., их сравнение с повреждениями, зафиксированными при осмотре ТС.

3) Проверка соответствия друг другу повреждений на ТС потерпевшего и на ТС страхователя проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действий сил, вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей ТС, а также следов, имеющих на ТС, проезжей части и объектах (предметах), с которыми ТС взаимодействовало при ДТП.

Если натурное сопоставление невозможно, то может быть построена графическая модель столкновения ТС с использованием фотографий или чертежей ТС либо их аналогов, в том числе с применением компьютерных графических программ.

4) Если для установления обстоятельств и причин образования повреждений ТС требуются знания в специальных областях науки и техники, соответствующие исследования проводятся в рамках экспертиз, по соответствующим экспертным специальностям.

5. Расчет размера восстановительных расходов

1) Целью расчета восстановительных расходов является установление наиболее вероятной величины затрат, необходимых для приведения ТС в состояние, в котором оно находилось до ДТП. К восстановительным расходам не относятся дополнительные расходы, вызванные улучшением и модернизацией ТС, и расходы, вызванные временным или вспомогательным ремонтом, либо восстановлением. В соответствии с Правилами обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в расходы по восстановлению поврежденного ТС включаются расходы на материалы и запасные части, необходимые для ремонта (восстановления) и расходы на оплату работ по ремонту.

2) Размер восстановительных расходов складывается в общем случае из стоимости ремонтных работ (работ по восстановлению, в т.ч. окраске, сопутствующих работ, и работ по контролю, диагностике и регулировке), стоимости используемых в процессе восстановления ТС основных и расходных материалов и стоимости используемых взамен поврежденных деталей (узлов, агрегатов).

Расчет восстановительных расходов проводится по формуле:

$$C_{вр} = P_p + P_m + P_{зч}$$

где:

$C_{вр}$ - восстановительные расходы (рублей);

P_p - расходы на проведение работ по ремонту ТС (рублей);

P_m - расходы на материалы (рублей);

$P_{зч}$ - расходы на запасные части, используемые взамен поврежденных деталей (узлов, агрегатов), (рублей);

3) Расчет размера восстановительных расходов производится только в отношении повреждений, причинами которых является рассматриваемое ДТП. Результат расчета восстановительных расходов при формировании выводов экспертизы рекомендуется округлять до сотен рублей по правилам математики, т.к. применение средних стоимостных показателей не позволяет установить более точный результат.

Расхождение в результатах расчетов, проведенных разными специалистами, в том числе при проведении повторной экспертизы, следует признать находящимся в пределах статистической достоверности за счет использования разных технологических решений и погрешностей расчета если оно не превышает 15% от размера восстановительных расходов. Указанный предел погрешности не применяется в случае проведения расчета с использованием замены деталей на бывшие в употреблении.

5.1. Расчет размера расходов на запасные части

4) Количество и перечень деталей (узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте ТС, определяется по результатам его осмотра с учетом норм, правил и процедур ремонта ТС, установленных изготовителями ТС, сертифицированных ремонтных технологий и экономической целесообразности. Если такие нормы и правила изготовителем ТС не установлены, то используются нормы и правила, установленные для ближайшего аналога.

5) Определение перечня деталей (узлов, агрегатов), подлежащих замене, и установление размера расходов на запасные части проводится с учетом характеристик и ограничений товарных рынков запасных частей (поставка только в комплекте, поставка отдельных элементов только в сборе, продажа агрегатов только при условии обмена на ремонтный фонд с зачетом его стоимости, продажа запасных частей только под срочный заказ (поставку) и т.д.).

6) Размер расходов на запасные части рассчитывается по следующей формуле:

$$P_{зч} = \sum_{j=1}^m k_j \cdot C_j^{зч} \cdot \left(1 - \frac{I_j}{100}\right),$$

где:

$P_{зч}$ - расходы на запасные части (рублей);

m - количество наименований деталей (узлов, агрегатов), подлежащих замене;

k_j - количество единиц детали (узла, агрегата) j -го наименования, подлежащих замене;

$C_j^{зч}$ - стоимость детали (узла, агрегата) j -го наименования, установка которой назначается взамен детали (узла, агрегата) j -го наименования, подлежащего замене (рублей);

I_j - износ детали (узла, агрегата) j -го наименования, подлежащего замене (процентов).

7) Определение размера расходов на запасные части проводится с учетом следующих условий:

а) наименование детали (узла, агрегата) приводится на русском языке и должно содержать полное наименование, указанное в каталоге запасных частей для этой марки (модели, модификации) ТС, составленном изготовителем ТС или в электронной базе данных ценовой информации в отношении деталей (узлов, агрегатов), а, при отсутствии таких источников, в программно-расчетном комплексе или прайс-листе поставщика соответствующей детали (узла, агрегата) и его уникальный номер, присвоенный изготовителем ТС (поставщиком детали (узла, агрегата) или программно-расчетного комплекса);

б) при замене детали (узла, агрегата) на новую деталь (узел, агрегат) такая замена не должна ухудшать безопасность ТС и должна соответствовать обязательным требованиям, если такие требования установлены изготовителем ТС или законодательством Российской Федерации;

в) в случаях, предусмотренных технологической документацией, при замене отдельных деталей (узлов, агрегатов) должна быть учтена необходимость их замены с учетом ремонтного комплекта, включающего не только заменяемые комплектующие изделия, а также детали, полностью обеспечивающие устранение повреждения;

г) при наличии на рынке восстановленных деталей (узлов, агрегатов), использование которых допускается изготовителем ТС использование таких деталей (узлов, агрегатов) для ТС, эксплуатируемых за пределами

срока гарантии изготовителя, является приоритетным с условием соблюдения требования п. б) настоящего раздела.

8) Определение стоимости новой запасной части, установка которой назначается взамен подлежащего замене комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) j-го наименования, осуществляется путем применения электронных баз данных ценовой информации в отношении деталей (узлов, агрегатов), подготовленных в соответствии с Методикой формирования справочников средней стоимости запасных частей, материалов и нормо-часа работ при восстановительном ремонте транспортных средств и утвержденных в установленном порядке. В случае отсутствия таких баз данных, определение стоимости проводится методом статистического наблюдения среди хозяйствующих субъектов (продавцов), действующих в пределах границ экономического района соответствующего месту ДТП. Поскольку в открытых источниках информации, как правило, отсутствует информация о долях хозяйствующих субъектов (продавцов) на товарном рынке новой запасной части, при расчете средней стоимости они условно принимаются равными. Перечень товарных рынков в границах экономических районов Российской Федерации приведен в приложении №5.

9) В исключительных случаях, если по условиям поставки новых деталей (узлов, агрегатов) – срок поставки выше предельного установленного срока ремонта (45 дней), отсутствует гарантированная поставка и т.п., при наличии рынка бывших в употреблении запасных частей предполагается, что целесообразным является использование при восстановительном ремонте таких деталей (узлов, агрегатов), с письменного согласия потерпевшего и страховщика на использование в расчете стоимости бывших в употреблении деталей (узлов, агрегатов) при расчете стоимости запасных частей используется их стоимость на вторичном рынке. При этом стоимость бывших в употреблении деталей (узлов, агрегатов) не может превышать стоимости новых деталей (узлов, агрегатов) с учетом износа. Износ деталей (узлов, агрегатов), подлежащих замене при таком варианте расчета не учитывается.

5.2. Расчет размера расходов на материалы

10) Расчет размера расходов проводится в отношении материалов, на которые осуществляется воздействие в процессе восстановительного

ремонта ТС (основные материалы – шпатлевки, грунтовки, краски, лаки, герметики, клеи, технологические жидкости и т.п.), материалов, которые в процессе восстановительного ремонта в соответствии с его технологией изменяют физическое или химическое состояние основных материалов и применение которых предусмотрено технологией производителя основного материала (расходные и вспомогательные материалы - отвердители, растворители, разбавители, абразивы и т.д.).

Расчет размера расходов на материалы для окраски проводится с применением систем (AZT, DAT- Eurolack и их отечественных аналогов) содержащихся в программных автоматизированных комплексах, применяемых для расчета.

11) В случае отсутствия возможности проведения расчета с применением систем, содержащихся в программных автоматизированных комплексах, размер расходов на материалы рассчитывается по следующей формуле:

$$P_M = \sum_{i=1}^n C_i^M \cdot N_i^M \cdot K_i^P,$$

где:

P_M - расходы на материалы (рублей);

n - количество видов материалов;

C_i^M - стоимость одной единицы материала i -го вида (рублей);

N_i^M - удельная норма расхода материала i -го вида (единиц материала/ремонтных единиц);

K_i^P - количество ремонтных единиц (количество деталей, узлов, агрегатов, килограммов, метров, кв. метров и т.д.), подвергаемых восстановительному ремонту с использованием материала i -го вида. При этом :

- определение стоимости одной единицы материала i -го вида осуществляется путем применения электронных баз данных ценовой информации в отношении материалов, подготовленных в соответствии с Методикой формирования справочников средней стоимости запасных частей, материалов и нормо-часа работ при восстановительном ремонте транспортных средств и утвержденных в установленном порядке. В случае отсутствия таких баз данных, определение стоимости проводится методом

статистического наблюдения, проводимого среди хозяйствующих субъектов (продавцов), действующих в пределах экономического района, соответствующего месту ДТП, и осуществляющих свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Поскольку в открытых источниках информации, как правило, отсутствует информация о долях хозяйствующих субъектов (продавцов) на товарном рынке, при расчете средней стоимости они условно принимаются равными.

- удельная норма расхода материала i -го вида рассчитывается как среднее значение, определенное по данным производителей такого материала, представленных на товарном рынке этого материала.

- количество ремонтных единиц (количество деталей, узлов, агрегатов, килограммов, метров, кв. метров и т.д.), подвергаемых восстановительному ремонту с использованием материала i -го вида, определяется по результатам осмотра ТС.

5.3. Расчет размеров затрат на проведение работ

15) Расходы на проведение работ по ремонту ТС рассчитываются как произведение трудоемкости работ (соответствующего вида работ) на среднерыночную стоимость одного нормо-часа работ по ремонту ТС включая необходимые арматурные, слесарные, рихтовочные, сварочные, окрасочные, вспомогательные и другие виды работ, требуемые для проведения восстановительного ремонта, с учетом исключения пересекающихся операций.

При определении трудоемкости работ по ремонту повреждений кузова и оперения, а также других узлов, агрегатов и систем ТС, используются нормативы, установленные предприятием-изготовителем ТС, а в случае их отсутствия – организациями, занимающимися нормированием технологии ремонта ТС. При отсутствии такой документации в отношении ТС иностранных производителей рекомендуется использовать укрупненные показатели трудозатрат на выполнение работ по кузовному ремонту, приведенные в приложении № 3.

Определение стоимости одного нормо-часа работ осуществляется путем применения электронных баз данных ценовой информации в отношении стоимости нормо-часа работ, подготовленных в соответствии с Методикой формирования справочников средней стоимости запасных частей, материалов и нормо-часа работ при восстановительном ремонте

транспортных средств и утвержденных в установленном порядке. В случае отсутствия таких баз данных, определение стоимости проводится методом статистического наблюдения, проводимого среди хозяйствующих субъектов (авторемонтных организаций), действующих в пределах географических границ авторемонтных услуг экономического района, соответствующего месту ДТП, и осуществляющих свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Поскольку в открытых источниках информации, как правило, отсутствует информация о долях хозяйствующих субъектов (авторемонтных организаций) на товарном рынке, при расчете среднерыночной стоимости они условно принимаются равными.

16) Стоимость устранения повреждений и дефектов путем ремонтных воздействий (рихтовки, сварки и т.п.) при восстановлении кузова ТС не может превышать суммарной стоимости новых запасных частей (без учета износа) и стоимости комплекса работ по замене деталей кузова или стоимости замены кузова в сборе, аналогичное правило действует в отношении ремонтных воздействий деталей (узлов, агрегатов). В целом величина затрат на проведение восстановительного ремонта не должна превышать стоимости ТС до ДТП или аналогичного ему ТС.

5.4. Расчет износа деталей (узлов и агрегатов), подлежащих замене

17) На ТС, находящемся на хранении или в эксплуатации, действуют различные факторы, ухудшающие его потребительские качества, поэтому оно теряет часть своей стоимости. При расчете восстановительных расходов стоимость восстановительного ремонта уменьшается на величину износа заменяемых деталей (узлов, агрегатов).

Износ деталей (узлов и агрегатов) рассчитывается по следующей формуле:

$$I_{\text{ки}} = 100 \cdot \left(1 - e^{-\Delta_T \cdot T_{\text{ки}} + \Delta_L \cdot L_{\text{ки}}} \right),$$

где:

$I_{\text{ки}}$ - износ комплектующего детали (узла, агрегата) (процентов);

e - основание натуральных логарифмов ($e \approx 2,72$);

Δ_T - коэффициент, учитывающий влияние на износ детали (узла, агрегата) его возраста;

$T_{\text{ки}}$ - возраст детали (узла, агрегата) (лет);

Δ_L - коэффициент, учитывающий влияние на износ детали (узла, агрегата) величины пробега ТС с этим комплектующим изделием;

$L_{ки}$ - пробег ТС на дату ДТП (тыс. километров).

Значения коэффициентов Δ_T и Δ_L для различных видов транспортных средств приведены в приложении 4.

При этом на детали (узлы, агрегаты) состояние которых, находится в заведомо худшем состоянии, чем общее состояние ТС в целом и его основных частей вследствие влияния факторов, не учтенных при расчете износа (проведение ремонта с нарушением технологии, не устранение значительных повреждений ЛКП и т.п.), может быть начислен дополнительный индивидуальный износ в соответствии с приложением № 7

18) Износ детали (узла, агрегата) j -го наименования, подлежащего замене при восстановительном ремонте ТС, не может начисляться свыше 80 процентов ее стоимости.

19) Для деталей (узлов, агрегатов), при неисправности которых в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения запрещается движение ТС, а подтверждение соответствия должно осуществляться в форме обязательной сертификации, а также для раскрывающихся элементов подушек безопасности и удерживающих устройств (ремней безопасности) ТС принимается нулевое значение износа.

Номенклатура деталей (узлов, агрегатов), для которых устанавливается нулевое значение износа, приведена в приложении № 8.

20) Если деталь (узел, агрегат) не заменялось с начала эксплуатации ТС его возраст и пробег ТС с этой деталью (узлом, агрегатом) принимается равными возрасту и пробегу ТС.

Если по результатам осмотра установлено или имеется документальное подтверждение (запись в паспорте ТС, оплаченный заказ-наряд авторемонтной организации, маркировка изготовителя даты выпуска детали и т.п.) того, что деталь (узел, агрегат) была установлена при замене, произведенной до даты ДТП, ее возраст принимается равным разности между датой ДТП и датой предыдущей замены, а пробег ТС с этим комплектующим изделием принимается равным разности между пробегом ТС на дату ДТП и пробегом на дату замены комплектующего изделия.

Возраст комплектующего изделия, подлежащего замене, рассчитывается в годах с точностью до десятичного знака с даты начала эксплуатации ТС либо с даты замены такого комплектующего изделия.

Если точная дата начала эксплуатации не известна она принимается с 1 января года выпуска.

Пробег ТС определяется по одометру. Если одометр неисправен или его состояние не соответствует установленным требованиям, либо значение пробега по одометру явно не соответствует состоянию ТС и среднегодовому пробегу, пробег с начала эксплуатации определяется расчетным путем в соответствии со справочными данными приложения № 9.

21) При наличии на поврежденной в ДТП и подлежащей замене детали, сквозной коррозии (к указанным случаям не относится определение наличия сквозной коррозии по ее следам), износ такой детали устанавливается по максимально допустимому значению - 80%, независимо от расчетных показателей.

22) Износ шины ТС рассчитывается по следующей формуле:

$$I_{ш} = \frac{H_n - H_{ф}}{H_n - H_{доп}} \cdot 100\%,$$

где:

$I_{ш}$ - износ шины (процентов);

H_n - высота рисунка протектора новой шины (миллиметров);

$H_{ф}$ - фактическая высота рисунка протектора шины (миллиметров);

$H_{доп}$ - минимально допустимая высота рисунка протектора шины в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации (миллиметров).

Износ шины дополнительно увеличивается для шин с возрастом от 3 до 5 лет - на 15 процентов, свыше 5 лет - на 25 процентов.

5.5. Определение стоимости деталей (узлов, агрегатов), пригодных для использования (годных остатков)

23) Под годными остатками ТС понимаются детали (узлы, агрегаты) поврежденного ТС, исправные, имеющие остаточную стоимость и годные к дальнейшей эксплуатации, которые можно демонтировать с поврежденного ТС, по которому признана гибель (либо высвобождение которых планируется в процессе ремонта и реализовать, отвечающие следующим условиям:

- деталь (узел, агрегат) не должны иметь повреждений, нарушающих их целостность и товарный вид, а узел и агрегат, кроме того, должны находиться в работоспособном состоянии;

- деталь (узел, агрегат) не должны иметь изменений конструкции, формы, целостности и геометрии, не предусмотренных изготовителем ТС (например, дополнительные отверстия и вырезы для крепления несерийного оборудования);

- деталь не должна иметь следов предыдущих ремонтных воздействий (следов правки, рихтовки, шпатлевания и т.д.).

Кроме того, в случае, когда страховщик по согласованию с потерпевшим организовал и оплатил замену деталей, к годным остаткам могут быть отнесены детали (узлы), которые поставляются только в комплекте и которые подлежат оплате страховщиком в качестве комплекта, из которого только часть подлежит использованию при восстановительном ремонте, а так же детали (узлы, агрегаты), которые в условиях ремонтной организации, проводящей ремонт, не могут быть отремонтированы, но технологии ремонта которых существуют на рынке. Расчет стоимости таких деталей (узлов, агрегатов) может быть сделан по отдельному письменному поручению страховщика.

24) Под стоимостью годных остатков понимается наиболее вероятная стоимость, по которой они могут быть реализованы, учитывая затраты на их демонтаж, дефектовку, ремонт, хранение и продажу.

25) Стоимость годных остатков целесообразно определять по данным специализированных торгов, осуществляющих открытую публичную реализацию поврежденных ТС. Таким образом определяется стоимость годных остатков в сборе (ТС в том виде «как оно есть»). В отсутствие специализированных торгов допускается использование и обработка данных универсальных площадок (сайтов) по продаже подержанных ТС либо определение стоимости годных остатков проводится расчетным методом в соответствии с требованиями п.п. 27, 28.

26) Расчет стоимости годных остатков расчетными методами не следует производить когда :

- ТС может быть оценено или реализовано на специализированных торгах (аукционах) либо оценено путем обработки данных универсальных площадок продажи подержанных ТС в разумный срок - не более 15 дней;

- ТС не подлежит по техническому состоянию разборке на запасные части;

При применении расчетного метода подробное обоснование невозможности оценки по данным торгов должно быть сделано в обязательном порядке.

27) Стоимость годных остатков с учетом затрат на их демонтаж, дефектовку, хранение и продажу определяется по формуле:

$$C_{го} = \sum_{j=1}^m Цд \cdot Kв \cdot Kз$$

где

$C_{го}$ - стоимость годных остатков (руб);

$Цд$ – стоимость детали (узла, агрегата) в неповрежденном виде на дату ДТП;

$Kз$ – коэффициент, учитывающий затраты на дефектовку, разборку, хранение, продажу (востребованность детали на рынке) рекомендуется принимать для деталей (узлов, агрегатов) легковых автомобилей, малотоннажных грузовиков, микроавтобусов и мототехники равным 0,7; для грузовых автомобилей, автобусов, самоходной дорожной, строительной и прочей техники – 0,6;

$Kв$ – коэффициент, учитывающий срок эксплуатации ТС на момент повреждения и спрос на его неповрежденные части, узлы, агрегаты и детали;

m – количество неповрежденных деталей (узлов, агрегатов).

Значение коэффициента $Kв$, учитывающего срок эксплуатации ТС на момент определения стоимости годных остатков, а также спрос на неповрежденные части, узлы, агрегаты и детали определяется согласно приложению № 10.

28) Не подлежащие дальнейшему использованию по назначению остатки ТС определяются стоимостью лома черных или цветных металлов, входящих в их конструкцию на основании выборки данных специализированных организаций осуществляющих сбор и обработку лома.

6. Определение стоимости ТС до ДТП

1) При принятии решения об экономической целесообразности восстановительного ремонта, гибели и величине стоимости ТС до ДТП необходимо исходить из того, что специалист или эксперт-техник, как правило, не имеет достоверной и полной информации о состоянии ТС на момент ДТП, поэтому целесообразно принимать величину стоимости ТС

на момент ДТП равной средней стоимости аналога на указанную дату по данным, содержащимся в имеющихся информационно-справочных материалах, прямая адресная ссылка на которые должна присутствовать в материалах по определению стоимости. Сравнению подлежат стоимость восстановительного ремонта, рассчитанная без учета износа деталей (узлов, агрегатов), подлежащих замене и средняя стоимость аналога ТС. Нецелесообразность проведения восстановительного ремонта признается если предполагаемые затраты на него равны или превышают стоимость ТС до ДТП (стоимость аналога).

2) В случае отсутствия указанных информационно-справочных материалов специалист страховщика или эксперт-техник вправе провести расчет стоимости аналога с применением соответствующих методов (подходов, методик), принятых в судебной-экспертной и иных отраслях деятельности.

7. Информационное обеспечение расчетов размера восстановительных расходов

1) Расчет размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств проводится с использованием нормативных данных подготовленных и опубликованных производителями ТС, лакокрасочных и других материалов, ценовых справочников, баз данных и иного информационного обеспечения, формируемого и распространяемого в порядке, определяемом настоящей методикой, Методикой формирования справочников средней стоимости запасных частей, материалов и нормо-часа работ при восстановительном ремонте транспортных средств, нормативными актами, принятыми Центральным Банком Российской Федерации.

2) Перечень информационных данных, доступных для применения на момент утверждения методики приведен в приложении № 11.

Требования к проведению фотографирования поврежденного ТС

При проведении осмотра поврежденного ТС необходимо провести фотографирование аппаратом с установленной, соответствующей дате съемки, датой (временем), исходя из следующих требований и рекомендаций.

1. Обзорный снимок (общего вида) - вид ТС спереди (слева-справа) и сзади под углом около 45 градусов к продольной оси ТС, на котором должен быть ясно различим регистрационный знак ТС в привязке к общему виду поврежденных частей, узлов, агрегатов, деталей.

Необходимо при одной зоне повреждений делать не менее 2 снимков. Рекомендуемое расстояние для проведения обзорного снимка легкового автомобиля около 5 м (рис. 1).

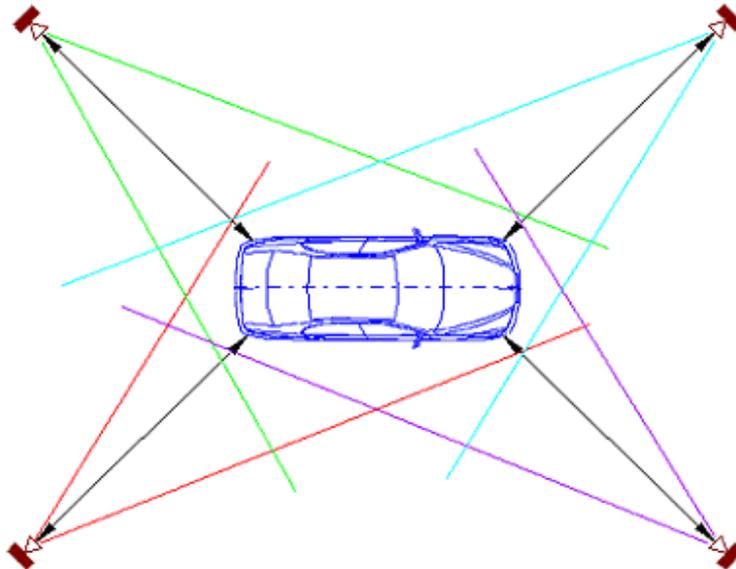


Рис 1. Схема выполнения фотосъемки поврежденного ТС (общего вида).

2. Идентификационный номер (VIN) ТС, при его отсутствии номер кузова или рамы.

Рекомендуется дополнительно произвести фотографирование регистрационных документов ТС и справки с места ДТП. При наличии расхождений фактических номеров с данными регистрационных документов фотографии документов и номеров выполняются в обязательном порядке.

3. Узловые снимки - видимые границы зоны повреждения с охватом основных поврежденных комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) (рис. 2).

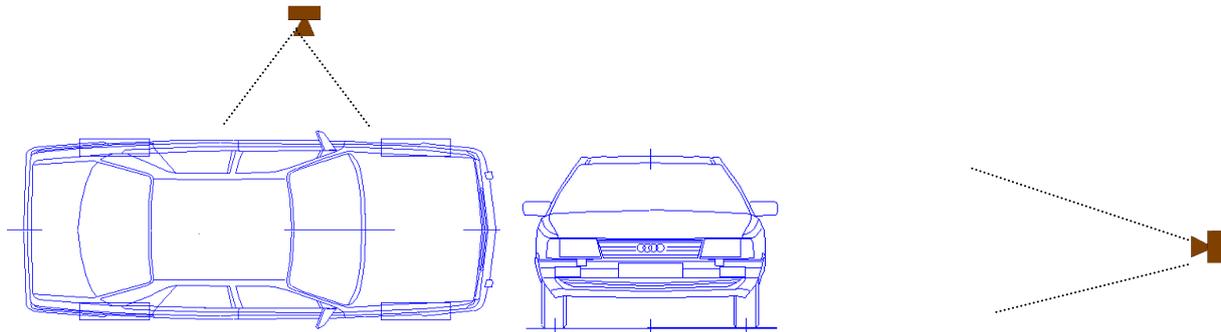


Рис 2. Схема выполнения фотосъемки поврежденной левой передней двери.

Измерительный инструмент - масштабная линейка (рейка) устанавливается вертикально на опорную поверхность вплотную к снимаемой части, узлу, агрегату, детали так, чтобы не закрывать имеющиеся на детали повреждения. Оптическая ось объектива фотоаппарата должна располагаться перпендикулярно масштабной рейке. На обзорном снимке должно быть видно основание, на котором установлено начало шкалы измерительного инструмента.

С целью более подробного запечатления объема повреждения целесообразно произвести фотосъемку под различными углами.

4. Детальные (масштабные) снимки - фиксируются отдельные (локальные) повреждения ТС с близкого расстояния выполняются по тем повреждениям, характер или объем которых недостаточно четко определяется по узловому снимку.

На снимках должны быть зафиксированы все повреждения, отраженные в акте осмотра, с возможностью определения их вида и объема.

При выполнении узловых и детальных снимков рекомендуется делать их последовательно, находясь на одной линии под неизменным углом по отношению к оси ТС, то есть с начала выполнить обзорный, узловой снимки, затем приблизиться к ТС и сделать под тем же углом детальный снимок.

При фотосъемке вертикально расположенных поверхностей оптическая ось объектива должна располагаться горизонтально и быть направлена в центр снимаемой зоны (части, узла, агрегата, детали).

В целях последующего определения размеров повреждения ТС в непосредственной близости от объекта съемки следует укрепить масштабную линейку.

Рекомендуется выполнять несколько детальных снимков под разными углами с целью получения наиболее четкого и информативного изображения. При использовании обозначений поврежденных деталей кузова номерами они должны совпадать с номерами, присвоенными деталям в Акте осмотра.

Комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты), поврежденные в ДТП, но отсутствующие на ТС (например, оторванные бампер, зеркало заднего вида), фотографируются отдельно, по возможности, рядом с нарушенным креплением к ТС.

Повреждения, не имеющие причинно-следственной связи с рассматриваемым ДТП (в том числе, включенные в справку Госавтоинспекция), фотографируются с учетом обеспечения возможности проведения транспортно-трассологической экспертизы (с обязательным использованием измерительной рейки или других средств измерения).

На фотографиях должны быть зафиксированы общий вид зоны повреждений и отдельные повреждения с привязкой по месторасположению и возможностью визуализации размеров повреждений, с фиксацией основных характеристик (динамические или статические, направленность, глубина проникновения, наличие наслоений и т.д.).

При оформлении фототаблицы рекомендуется нанести пояснительные надписи и указатели, в том числе с использованием графического редактора.

Фотографии в фототаблице нумеруются и удостоверяются подписью эксперта-техника или специалиста, проводящего осмотр. Рекомендуемое количество фотографий в фототаблице на листе формата А4 должно быть не более четырех.

Фотографии в электронном виде могут быть размещены на электронном носителе и приложены к заключению. Электронные файлы фотографий не должны подвергаться редактированию (должны быть сохранены exif данные).

Наличие приложения с электронным носителем не освобождает эксперта-техника от обязанности оформить и приложить к акту (экспертному заключению) фототаблицу.

Приложение № 2

Определения и характеристики основных видов повреждений ТС

| № | Наименование вида повреждения | Определение и характеристика вида повреждения |
|---|-------------------------------|---|
| 1 | Биение | Отклонение от правильного взаимного расположения поверхностей во вращающихся (колеблющихся) цилиндрических деталях машин и механизмов |
| 2 | Вздутие | Изменение геометрии лакокрасочного покрытия и пластичных конструктивных материалов в виде выпуклости |
| 3 | Вибрация | Нарушение режима работы агрегатов и узлов ТС, характеризующееся звуком с достаточно постоянной частотой и повышенным уровнем громкости относительно допустимого уровня |
| 4 | Вмятина | Изменение геометрии конструктивного элемента ТС по части или всей площади его поверхности в виде углубления круглой или овальной формы со сглаженными краями без разрывов поверхности элемента (вдавленное место) |
| 5 | Выпадение | Нарушение соединения одной детали (как правило, более мелкой) с другой деталью (как правило, более крупной), сопровождающееся выпадением первой детали с места посадки, расположенного на второй детали |
| 6 | Выпуклость | Изменение геометрии конструктивного элемента ТС по части или полной площади его поверхности в виде сферически выгнутой наружу формы со сглаженными краями без разрывов поверхности элемента |
| 7 | Вырыв | Полное отделение (с отрывом) от узла, агрегата, детали ТС его фрагмента |
| 8 | Задир | Одностороннее без отрыва отделение поверхностного слоя части, детали ТС с образованием заусениц, |

| № | Наименование вида повреждения | Определение и характеристика вида повреждения |
|----|-------------------------------|--|
| | | полосок и т.п. |
| 9 | Заклинивание | Полная потеря подвижности движущихся во время рабочих процессов деталей узлов и агрегатов ТС, вызванная взаимным смещением деталей в пространстве от конструктивно заданного положения |
| 10 | Залом | Изменение геометрии конструктивного элемента ТС в виде его сгибания вверх, вниз или назад |
| 11 | Изгиб | Вид деформации конструктивного элемента ТС, характеризующийся дугообразным искривлением (изменением кривизны) оси симметрии элемента либо его части или поверхности. Основные виды изгибов: поперечный, продольный, продольно-поперечный |
| 12 | Коробление | Искривление и (или) сгибание поверхности конструктивного элемента ТС с появлением неровностей |
| 13 | Надрез | Несквозное повреждение конструктивного элемента ТС небольшой глубины с ровными краями без отделения части материала, длина которого превышает его ширину |
| 14 | Наслоение | Связанное с процессом слепообразования перенесение материала одного объекта на следовоспринимающую поверхность другого. При ДТП наблюдаются наслоения краски, пластика, резины или других конструктивных материалов, с одного ТС на другом. |
| 15 | Обгорание | Частичное уничтожение конструктивного элемента ТС в результате температурных воздействий, в том числе с обугливанием его оставшейся части |
| 16 | Отрыв | Отделение фрагмента конструктивного элемента ТС |
| 17 | Отслаивание | Разделение многослойных материалов, из которых изготовлены конструктивные элементы ТС на несколько слоев |
| 18 | Перекося | Взаимное смещение конструктивных элементов ТС (каркаса кузова, кабины, салона, платформы, проемов дверей, капота, крышки багажника, ветрового и заднего стекла, лонжеронов, рамы и т.д.) в пространстве от конструктивно заданного положения с нарушением сверх допустимых пределов местоположения контрольных (базовых) точек |

| № | Наименование вида повреждения | Определение и характеристика вида повреждения |
|----|-------------------------------|--|
| 19 | Разрушение | Разделение конструктивного элемента ТС на несколько мелких частей или полная потеря формы и свойств |
| 20 | Прокол | Сквозное отверстие малой величины, как правило, круглой формы |
| 21 | Разрез | Сквозное или несквозное узкое повреждение в основном линейной формы, длина которого превышает его ширину, в мягких материалах (резина, ткани и т.д.) |
| 22 | Разрыв | Сквозное повреждение конструктивного элемента ТС неправильной формы с неровными краями без отделения части материала (длина повреждения превышает его ширину) |
| 23 | Риска | Повреждение поверхностного слоя конструктивного элемента ТС в виде линии незначительной глубины и длины |
| 24 | Сквозная коррозия | Разрушение металла по всей толщине детали в результате химического или физико-химического взаимодействия с окружающей средой |
| 25 | Скол | Полное отделение незначительного по площади фрагмента основного материала от поверхности детали. Особым видом скола является скол ЛКП – незначительное по площади отделение фрагмента ЛКП без повреждения материала детали. |
| 26 | Складка | Изменение геометрии конструктивного элемента ТС с образованием неровности в виде волнообразного или прямолинейного сгиба |
| 27 | Скручивание | Изменение формы конструктивного элемента ТС в виде деформации вокруг воображаемой оси |
| 28 | След сквозной коррозии | Признак (разрушение лакокрасочного покрытия металлической детали изнутри, без повреждения его поверхностного слоя, подтеки ржавчины и т.п.), косвенно указывающий на наличие сквозной коррозии |
| 29 | Смещение | Нарушение взаимного положения конструктивных элементов ТС, не предусмотренное его конструкцией |
| 30 | Стук при движении | Нарушение режима работы агрегатов и узлов ТС, характеризующееся звуком в виде ударных нагрузок и повышенным уровнем громкости относительно |

| № | Наименование вида повреждения | Определение и характеристика вида повреждения |
|----|-------------------------------------|--|
| | | допустимого уровня |
| 31 | Течь | Частичное или полное вытекание топливно-смазочных материалов и специальных жидкостей через образовавшиеся трещины и щели |
| 32 | Трещина | Узкое сквозное или несквозное повреждение конструктивного элемента ТС, длина которого превышает его ширину |

Приложение № 3

Укрупненные показатели трудозатрат (время мастера) на выполнение работ по ремонту изготовленных из стального листового проката конструктивных элементов кузовов и оперения, устранения перекосов проемов и кузова легковых автомобилей иностранных производителей

| Площадь повреждения, (кв. м.) | Необходимое время* (нормо-час) | | |
|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | 1 категории сложности ** | 2 категории сложности | 3 категории сложности |
| 0,01 | 0,6 | 0,8 | 1,1 |
| 0,02 | 0,7 | 1,0 | 1,3 |
| 0,03 | 0,8 | 1,1 | 1,5 |
| 0,04 | 0,9 | 1,3 | 1,7 |
| 0,05 | 1,0 | 1,7 | 2,0 |
| 0,06 | 1,1 | 1,9 | 2,4 |
| 0,07 | 1,2 | 2,3 | 2,7 |
| 0,08 | 1,3 | 2,4 | 2,9 |
| 0,09 | 1,4 | 2,5 | 3,3 |
| 0,10 | 1,6 | 2,8 | 3,5 |
| 0,11 | 1,7 | 2,9 | 3,8 |
| 0,12 | 1,9 | 3,1 | 3,9 |
| 0,13 | 2,0 | 3,3 | 4,1 |
| 0,14 | 2,2 | 3,5 | 4,4 |
| 0,15 | 2,4 | 3,6 | 4,6 |
| 0,16 | 2,5 | 3,7 | 4,8 |
| 0,17 | 2,7 | 3,8 | 5,0 |
| 0,18 | 2,9 | 4,0 | 5,2 |
| 0,19 | 3,0 | 4,2 | 5,4 |
| 0,20 | 3,1 | 4,3 | 5,6 |
| 0,21 | 3,3 | 4,4 | 5,7 |
| 0,22 | 3,4 | 4,5 | 5,8 |
| 0,23 | 3,5 | 4,7 | 6,0 |
| 0,24 | 3,7 | 4,8 | 6,3 |
| 0,25 | 3,8 | 5,0 | 6,5 |
| 0,26 | 3,9 | 5,1 | 6,7 |
| 0,27 | 4,0 | 5,2 | 6,9 |
| 0,28 | 4,1 | 5,3 | 7,1 |
| 0,29 | 4,2 | 5,4 | 7,2 |
| 0,30 | 4,4 | 5,5 | 7,5 |
| Кузов | Несложного | Среднего | Сложного |

| | | | |
|---------------------|----------------|--|--|
| устранение перекоса | (проем) 2,0 | (более одного проема; проем плюс лонжероны) 3,8 | (каркас кузова – более двух проемов с панелями пола, крыши или лонжеронами) 7,5 |
|---------------------|----------------|--|--|

* Необходимое время приведено без учета подготовительно-заключительных работ.

** Категория сложности не связана с нормированием ремонтов ТС отечественных производителей (рем. № 1, 2, 3) и зависит от степени повреждения:

1 категория – несложные деформации на простых (несложно профилированных) поверхностях;

2 категория – сложные деформации с образованием складок, вытяжкой металла либо несложные деформации на профилированных поверхностях;

3 категория – сложные деформации с изломом ребер жесткости (при нецелесообразности замены, применении реставрации или вставки).

Приложение № 4

Рекомендации изготовителей ТС по ремонту пластиковых элементов

| Марка ТС (производитель) | Возможности и ограничения ремонта |
|---------------------------------|--|
| AUDI | Ремонт сколов и царапин до 100мм., изломы не ремонтируются |
| Bentley | Ремонт разрывов, кроме сломанных креплений, утрат фрагмента |
| BMW | Только шпатлевочные работы. Нельзя ремонтировать трещины, отверстия, поломки фиксаторов. |
| Bugatti | Ремонт разрывов, сломанные крепления, утрата фрагмента не ремонтируется |
| Cadillac | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| Chery | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, утрата фрагмента не ремонтируется |
| Chevrolet | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| CHRYSLER | Рекомендует любой обоснованный ремонт |
| CITROEN | Ремонт сколов, царапин и трещин длиной до 100 мм |
| DAEWOO | Рекомендует любой доступный и обоснованный ремонт |
| DAIHATSU | Рекомендует любой доступный и обоснованный ремонт |

| | |
|--------------|---|
| DAIMLER BENZ | Ремонт только бамперов, молдингов, декоративных и защитных накладок. Ремонт царапин, трещин, сколов не глубже 1 мм, отверстий. Ограничения по рентабельности ремонта. |
| Derways | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| FAW | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| Ferrari | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| FIAT | Нет ограничений кроме ремонта пластиковых емкостей и деталей рулевого управления, элементов оптики. |
| FORD | Ремонт только трещин, сколов, царапин до 100 мм длиной и малых отверстий. |
| Geely | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| Great Wall | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| Hafei | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| Haima | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| HONDA | Нет ограничений |
| Hummer | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| HYUNDAI | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется. Подлежат ремонту небольшие вмятины, царапины, сколы. |
| Infiniti | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| JAGUAR | Ремонт сколов, царапин, трещин до 100 мм длиной, |
| KIA | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется. Только глубокие царапины, небольшие вмятины. |
| LADA | Ремонт ограничен только экономической целесообразностью. |
| Lexus | Ремонт только малых трещин, сколов, царапин и отверстий. |
| Lincoln | Ремонт только трещин, сколов, царапин до 100 мм длиной и малых отверстий. |
| Luxgen | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |

| | |
|---------------|---|
| Maserati | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| MAZDA | Нет ограничений кроме ремонта пластиковых емкостей и деталей рулевого управления, элементов оптики. |
| Mercedes-Benz | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| Mercury | Ремонт только трещин, сколов, царапин до 100 мм длиной и малых отверстий. |
| Mini | Только шпатлевочные работы. Нельзя ремонтировать трещины, отверстия, поломки фиксаторов. |
| MITSUBISHI | Нет ограничений кроме ремонта пластиковых емкостей и деталей рулевого управления. материала |
| NISSAN | Ремонт трещин, сколов, царапин и отверстий по данным изготовителя ремонтного материала. |
| OPEL | Ремонт трещин длиной до 40 мм и шириной до 5 мм, изломов, сколов, царапин, отверстий диаметром до 30 мм. |
| PEUGEOT | Ремонт только малых трещин, сколов, царапин и отверстий. |
| Pontiac | Рекомендует любой обоснованный ремонт |
| PORSCHE | Ремонт только малых трещин, сколов, царапин и отверстий. |
| PROTON | Рекомендует любой обоснованный ремонт |
| RENAULT | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| ROVER | Детали из GfK, PUR, ABS, PC, PA могут ремонтироваться. |
| SUBARU | Нет ограничений |
| SUZUKI | Нет ограничений |
| TOYOTA | Ремонт только малых трещин, сколов, царапин и отверстий. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| Volvo | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| VW | Текстурированные поверхности, сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| Xin Kai | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| ЗАЗ | Ремонт рваного пластика, сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |
| ТагАЗ | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря |

| | |
|-----|---|
| | фрагмента не ремонтируется |
| УАЗ | Ремонт разрывов. Сломанные крепления, потеря фрагмента не ремонтируется |

Приложение № 5

**Перечень товарных рынков в границах экономических районов
Российской Федерации**

| Товарные рынки, соответствующие географическим границам экономических районов | Субъекты Российской Федерации, входящие в состав экономического района |
|--|---|
| Северный район | Республика Карелия |
| | Республика Коми |
| | Архангельская область |
| | Ненецкий автономный округ |
| | Вологодская область |
| Северо-Западный район | Мурманская область |
| | Город Санкт-Петербург |
| | Ленинградская область |
| | Новгородская область |
| Центральный район | Псковская область |
| | Брянская область |
| | Владимирская область |
| | Ивановская область |
| | Калужская область |
| | Костромская область |
| | Город Москва |
| | Московская область |
| | Орловская область |
| | Рязанская область |
| Смоленская область | |

| | |
|------------------------------|-------------------------------------|
| | Тверская область |
| | Тульская область |
| | Ярославская область |
| Волго-Вятский район | Республика Марий Эл |
| | Республика Мордовия |
| | Чувашская Республика |
| | Кировская область |
| | Нижегородская область |
| Центрально-Черноземный район | Белгородская область |
| | Воронежская область |
| | Курская область |
| | Липецкая область |
| | Тамбовская область |
| Поволжский район | Республика Калмыкия |
| | Республика Татарстан (Татарстан) |
| | Астраханская область |
| | Волгоградская область |
| | Пензенская область |
| | Самарская область |
| | Саратовская область |
| | Ульяновская область |
| Северо-Кавказский район | Республика Адыгея (Адыгея) |
| | Республика Дагестан |
| | Республика Ингушетия |
| | Кабардино-Балкарская Республика |
| | Карачаево-Черкесская Республика |
| | Республика Северная Осетия - Алания |
| | Чеченская Республика |
| | Краснодарский край |
| | Ставропольский край |
| | Ростовская область |
| Уральский район | Республика Башкортостан |
| | Удмуртская Республика |
| | Курганская область |
| | Оренбургская область |
| | Пермский край |
| | Коми-Пермяцкий автономный округ |
| | Свердловская область |
| | Челябинская область |
| Западно-Сибирский район | Республика Алтай |
| | Алтайский край |
| | Кемеровская область |
| | Новосибирская область |
| | Омская область |
| | Томская область |
| | Тюменская область |

| | |
|----------------------------|--|
| | Ханты-Мансийский автономный округ |
| | Ямало-Ненецкий автономный округ |
| Восточно-Сибирский район | Республика Бурятия |
| | Республика Тыва |
| | Республика Хакасия |
| | Красноярский край |
| | Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ |
| | Эвенкийский автономный округ |
| | Иркутская область |
| | Усть-Ордынский Бурятский автономный округ |
| | Забайкальский край |
| Дальневосточный район | Республика Саха (Якутия) |
| | Приморский край |
| | Хабаровский край |
| | Амурская область |
| | Камчатская область |
| | Корякский автономный округ |
| | Магаданская область |
| | Сахалинская область |
| | Еврейская автономная область |
| Чукотский автономный округ | |
| Калининградский район | Калининградская область |

Приложение № 6

**Значения коэффициентов Δ_T и Δ_L
для различных категорий (видов) и марок ТС**

| Категория (вид) ТС | Марка ТС | Δ_T | Δ_L |
|---------------------------|--|------------|------------|
| | BA3 (Lada), GA3, ZA3, TatA3, UA3 | 0,057 | 0,0029 |
| | Brilliance, BYD, Chery, Derways, FAW, Geely, Great Wall, Hafei, Haima, Lifan, Luxgen, Xin Kai | 0,057 | 0,0027 |
| | Aston Martin, Bentley, Bugatti, Ferrari, Jaguar, Maserati, | 0,042 | 0,0022 |

| | | | |
|--|--|-------|--------|
| Легковые автомобили | Porsche Audi, BMW, Mercedes-Benz, Mini, Rover Alfa Romeo, Citroen, Fiat, Ford, Opel, Peugeot, Renault, Saab, SEAT, Skoda, Volkswagen, Volvo | | |
| | Acura, Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Ford, Hummer, Infiniti, Jeep, Lexus, Lincoln, Mercury, Pontiac | 0,045 | 0,0024 |
| | Hyundai, Kia, Ssang Yong, Daewoo | 0,052 | 0,0026 |
| | Daihatsu, Honda, Isuzu, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota | 0,036 | 0,0019 |
| Грузовые автомобили - грузовые бортовые автомобили, самосвалы автомобили-тягачи | Независимо от марки | 0,077 | 0,0023 |
| Автобусы | Независимо от марки | 0,113 | 0,0008 |
| Прицепы и полуприцепы для грузовых автомобилей | Независимо от марки | 0,09 | 0 |
| Прицепы для легковых автомобилей и жилых автомобилей (типа автомобиль-дача) | Независимо от марки | 0,05 | 0 |
| Мотоциклы | Независимо от марки | 0,07 | 0 |

| | | | |
|---|---------------------|------|---|
| Скутеры, мопеды, мотороллеры | Независимо от марки | 0,09 | 0 |
| Сельскохозяйственные тракторы, самоходная сельскохозяйственная, пожарная, коммунальная, погрузочная, строительная, дорожная, землеройная техника и иная техника на базе автомобилей и иных самоходных базах | Независимо от марки | 0,11 | 0 |
| Велосипеды | Независимо от марки | 0,02 | 0 |

Приложение № 7

Коэффициенты для определения дополнительного индивидуального износа

| Наименование и характеристика основания для определения дополнительного индивидуального износа | Значение коэффициента дополнительного к расчетному (%) |
|--|---|
| Наличие следов повышенной коррозии, не характерной для деталей аналогичных ТС | 25,0 |
| Не устраненные повреждения деталей кузова и облицовки, не относящиеся к рассматриваемому ДТП объемом более 10% от площади детали | 30,0 |
| Следы ремонтных воздействий с нарушением технологии, влияющие на эксплуатационные характеристики и качество детали | 50,0 |
| Не устраненные повреждения и дефекты ЛКП (без повреждения защищаемой поверхности) объемом более чем на 10% площади детали | 25,0 |
| Наличие ремонтных вставок, врезок при частичной реставрации детали | 30,0 |
| Сколы, трещины, потертости (объемом 10 % от площади элемента), элементов остекления и светотехнических приборов | 55,0 |
| Повреждение внешней текстуры (фактуры) неокрашенных пластиковых деталей не в зоне повреждения в ДТП | 50,0 |

Номенклатура

деталей (узлов, агрегатов), для которых устанавливается нулевое значение износа при расчете размера расходов на запасные части при восстановительном ремонте ТС

1. Подушки безопасности (устройства, устанавливаемые на транспортном средстве, которые в случае удара транспортного средства автоматически раскрывают эластичный компонент, предназначенный для поглощения энергии удара посредством сжатия содержащегося в нем газа)*.
2. Ремни безопасности, включая замки крепления, устройства натяжения и ограничения усилий, детские удерживающие устройства.
3. Баллоны конденсационные пневматической системы тормозов.
4. Влаagoотделители пневматической системы тормозов.
5. Воздухораспределители пневматической системы тормозов.
6. Головки соединительные пневматической системы тормозов.
7. Датчики пневматической системы тормозов.
8. Камеры тормозные пневматической системы тормозов.
9. Клапаны перепускные пневматической системы тормозов.
10. Клапаны защитные пневматической системы тормозов.
11. Клапаны ускорительные пневматической системы тормозов.
12. Клапаны управления тормозами прицепа пневматической системы тормозов.
13. Компрессоры пневматической системы тормозов.
14. Краны тормозные пневматической системы тормозов.
15. Краны разобщительные пневматической системы тормозов.
16. Краны управления тормозами прицепа пневматической системы тормозов.
17. Манометры пневматической системы тормозов.
18. Регуляторы давления пневматической системы тормозов.
19. Регуляторы тормозных сил пневматической системы тормозов
20. Редукторы пневматической системы тормозов.
21. Ресиверы (баллоны воздушные) пневматической системы тормозов.
22. Трубопроводы пневматической системы тормозов.
23. Фильтры воздушные пневматической системы тормозов.
24. Измерительные устройства электронно-пневматических тормозных систем.

25. Электронные блоки управления электронно-пневматических тормозных систем.
26. Исполнительные механизмы электронно-пневматических тормозных систем.
27. Бачки расширительные главного тормозного цилиндра гидравлической системы тормозов.
28. Клапаны выпуска воздуха гидравлической системы тормозов.
29. Регуляторы тормозных сил гидравлической системы тормозов.
30. Насосы вакуумные гидравлической системы тормозов.
31. Трубопроводы гидравлической системы тормозов.
32. Усилители гидравлической системы тормозов.
33. Цилиндры главные тормозные гидравлической системы тормозов.
34. Цилиндры рабочие тормозные гидравлической системы тормозов.
35. Аккумуляторы давления антиблокировочной тормозной системы.
36. Блоки управления антиблокировочной тормозной системы.
37. Датчики скорости вращения колеса антиблокировочной тормозной системы.
38. Насосы антиблокировочной тормозной системы.
39. Реле гидравлического насоса антиблокировочной тормозной системы.
40. Реле магнитного клапана антиблокировочной тормозной системы.
41. Барабаны тормозные.
42. Датчики износа тормозных колодок.
43. Датчики положения педали тормоза.
44. Диски тормозные.
45. Индикаторы неисправности тормозной системы.
46. Кронштейны крепления педали тормоза.
47. Колодки тормозные.
48. Колодочный тормоз трамвая.
49. Механизмы тормозные в сборе.
50. Накладки тормозные.
51. Педали тормоза.
52. Пружины педали тормоза.
53. Пружины тормозных колодок.
54. Пылезащитные чехлы тормозной системы.
55. Регулировочные механизмы барабанного тормоза.
56. Регуляторы давления тормозной системы.
57. Рельсовый тормоз трамвая.
58. Рычаги поворотные тормозного механизма.
59. Рычаги (ручки) ручного тормоза мотоциклов.
60. Суппорты.
61. Тяги педали тормоза.
62. Аккумуляторы давления рулевого управления.
63. Бачки расширительные насоса гидросилителя рулевого управления.

64. Валы рулевого привода.
 65. Картеры рулевого механизма.
 66. Клапаны управления гидравлического усилителя руля.
 67. Колеса рулевые.
 68. Колонки рулевого управления.
 69. Кулаки поворотные рулевого управления.
 70. Манжеты рулевого механизма.
 71. Механизмы рулевые в сборе:
 72. Наконечники рулевой тяги.
 73. Насосы гидроусилителя рулевого управления.
 74. Опоры промежуточные рулевого привода.
 75. Радиаторы масляные гидравлического усилителя рулевого управления.
 76. Распределитель рулевого усилителя.
 77. Шестерни рулевого механизма.
 78. Рейки рулевые.
 79. Ремни насоса гидравлического усилителя руля.
 80. Сошки.
 81. Трубопроводы гидроусилителя рулевого управления.
 82. Тяги рулевые.
 83. Усилители гидравлические рулевого управления.
 84. Усилители электрические рулевого управления.
 85. Цилиндры силовые рулевых усилителей.
 86. Шарниры рулевого управления.
 87. Рули мотоциклетного типа.
 88. Демпферы руля мотоциклов.
 89. Тросы управления тормоза мотоциклом.
 90. Брусы тяговые сцепных устройств.
 91. Головки сцепные.
 92. Кронштейны тяговых сцепных устройств.
 93. Крюки запорные сцепных устройств.
 94. Опорно-сцепные устройства.
 95. Подушки резиновые сцепных устройств.
 96. Пружины сцепных устройств.
 97. Сцепные устройства крючкового типа.
 98. Тяги сцепные.
 99. Фланцы соединительные сцепных устройств.
 100. Шаровые наконечники сцепных устройств.
 101. Шкворни сцепные.
 102. Сцепные устройства трамвая.
-

* За исключением случаев, когда зафиксирован факт, что за пределами регламентного срока замены подушки безопасности, установленного производителем ТС, такая замена не была проведена. В этом случае износ определяется по максимально допустимому значению – 80%.

Приложение № 9

Среднегодовые пробеги транспортных средств (в тыс. км.)

| Территория преимущественного использования ТС: для юридических лиц - место регистрации ТС; для физических лиц - место жительства собственника ТС | Легковые ТС физических лиц | Легковые ТС юридических лиц (кроме такси) и ведомственные автобусы | Грузовые ТС | Такси - легковые ТС, микроавтобусы и автобусы |
|--|----------------------------|--|-------------|---|
| | Средний пробег (тыс. км.) | | | |
| Республика Адыгея | 14,0 | 22,0 | 55,0 | 80,0 |
| Республика Алтай | | | | |
| Горно-Алтайск | 14,0 | 22,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Республика Башкортостан | | | | |
| Благовещенск, Октябрьский, Ишимбай, Кумертау, Салават, Стерлитамак, Туймазы | 14,0 | 22,0 | 55,0 | 80,0 |
| Уфа | 18,0 | 26,0 | 60,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Республика Бурятия | | | | |
| Улан-Удэ | 14,0 | 22,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Республика Дагестан | | | | |

| | | | | |
|--|------|------|------|------|
| Буйнакск, Дербент, Каспийск, Махачкала, Хасавюрт | 14,0 | 22,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Республика Ингушетия | | | | |
| Малгобек, Назрань | 14,0 | 22,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Кабардино-Балкарская Республика | | | | |
| Нальчик, Прохладный | 14,0 | 22,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Республика Калмыкия | | | | |
| Элиста | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Карачаево-Черкесская Республика | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Республика Карелия | | | | |
| Петрозаводск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Республика Коми | | | | |
| Сыктывкар, Ухта | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Республика Марий Эл | | | | |
| Йошкар-Ола, Волжск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Республика Мордовия | | | | |
| Саранск, Рузаевка | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Республики Саха (Якутия) | | | | |
| Якутск, Нерюнгри | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 70,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 50,0 |
| Республика Северная Осетия - Алания | | | | |
| Владикавказ | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |

| | | | | |
|--|------|------|------|------|
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Республика Татарстан | | | | |
| Альметьевск, Зеленодольск, Нижнекамск, Бугульма, Лениногорск, Чистополь, Елабуга | 18,0 | 24,0 | 50,0 | 80,0 |
| Казань, Набережные Челны | 18,0 | 26,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 50,0 | 70,0 |
| Республика Тыва | | | | |
| Кызыл | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Удмуртская Республика | | | | |
| Ижевск Глазов, Сарапул, Воткинск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Республика Хакасия | | | | |
| Абакан, Саяногорск, Черногорск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 75,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Чеченская Республика | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Чувашская Республика | | | | |
| Чебоксары, Новочебоксарск, Канаш | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Алтайский край | | | | |
| Барнаул, Бийск, Заринск, Новоалтайск, Рубцовск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Забайкальский край | | | | |
| Чита Краснокаменск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Камчатский край | | | | |
| Петропавловск-Камчатский | 14,0 | 20,0 | 50,0 | 65,0 |

| | | | | |
|---|------|------|------|------|
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 50,0 | 50,0 |
| Краснодарский край | | | | |
| Краснодар, Новороссийск | 18,0 | 26,0 | 55,0 | 80,0 |
| Белореченск, Ейск, Кропоткин, Крымск, Курганинск, Лабинск, Славянск-на-Кубани, Тимашевск, Тихорецк, Армавир, Сочи, Туапсе, Анапа, Геленджик | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 22,0 | 55,0 | 70,0 |
| Красноярский край | | | | |
| Ачинск, Зеленогорск Канск, Лесосибирск, Минусинск, Назарово, Железногорск, Норильск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Красноярск | 18,0 | 26,6 | 60,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Пермский край | | | | |
| Пермь, Березники, Краснокамск Соликамск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Приморский край | | | | |
| Владивосток, Арсеньев, Артем, Находка, Спасск-Дальний, Уссурийск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Ставропольский край | | | | |
| Ставрополь, Кисловодск, Михайловск, Буденновск, Георгиевск, Ессентуки, Минеральные воды, Невинномысск, Пятигорск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Хабаровский край | | | | |
| Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Амурск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |

| | | | | |
|--|------|------|------|------|
| Амурская область | | | | |
| Благовещенск, Белогорск, Свободный | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Архангельская область | | | | |
| Архангельск, Котлас, Северодвинск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Астраханская область | | | | |
| Астрахань | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Белгородская область | | | | |
| Белгород, Губкин, Старый Оскол | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Брянская область | | | | |
| Брянск, Клинцы | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Владимирская область | | | | |
| Владимир, Гусь-Хрустальный, Муром | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Волгоградская область | | | | |
| Волгоград, Волжский, Камышин, Михайловка | 18,0 | 26,0 | 60,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Вологодская область | | | | |
| Вологда, Череповец | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Воронежская область | | | | |
| Борисоглебск, Лиски, Россошь | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Воронеж | 18,0 | 26,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Ивановская область | | | | |

| | | | | |
|--|------|------|------|------|
| Иваново, Кинешма, Шуя | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Иркутская область | | | | |
| Иркутск Ангарск Братск, Тулун, Усть-Илимск, Усть-Кут, Черемхово, Усолье-Сибирское, Шелехов | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Калининградская область | | | | |
| Калининград | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Калужская область | | | | |
| Калуга, Обнинск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Кемеровская область | | | | |
| Белово, Березовский, Междуреченск, Осинники, Прокопьевск, Анжеро-Судженск, Киселевск, Юрга | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Кемерово, Новокузнецк | 18,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Кировская область | | | | |
| Киров, Кирово-Чепецк, | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Костромская область | | | | |
| Кострома | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Курганская область | | | | |
| Курган | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Шадринск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Курская область | | | | |
| Железногорск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Курск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |

| | | | | |
|--|------|------|------|------|
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Ленинградская область | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Липецкая область | | | | |
| Елец | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Липецк | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Магаданская область | | | | |
| Магадан | 14,0 | 24,0 | 55,0 | 70,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Московская область | 18,0 | 24,0 | 60,0 | 85,0 |
| Мурманская область | | | | |
| Мурманск, Североморск, Апатиты, Мончегорск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Нижегородская область | | | | |
| Арзамас, Выкса, Саров, Балахна, Бор, Дзержинск, Кстово | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Нижний Новгород | 18,0 | 26,0 | 65,0 | 90,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Новгородская область | | | | |
| Великий Новгород, Боровичи | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Новосибирская область | | | | |
| Бердск, Искитим, Куйбышев | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Новосибирск | 18,0 | 26,0 | 65,0 | 90,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Омская область | | | | |
| Омск | 18,0 | 26,0 | 60,0 | 85,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Оренбургская область | | | | |
| Оренбург, Бугуруслан, Бузулук, Новотроицк, Орск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |

| | | | | |
|--|------|------|------|------|
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Орловская область | | | | |
| Орел, Ливны, Мценск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Пензенская область | | | | |
| Пенза, Заречный, Кузнецк | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Псковская область | | | | |
| Псков, Великие Луки | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Ростовская область | | | | |
| Азов, Батайск, Волгодонск, Гуково, Каменск-Шахтинский, Новочеркасск, Новошахтинск, Сальск, Таганрог, Шахты | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Ростов-на-Дону | 18,0 | 26,0 | 65,0 | 90,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Рязанская область | | | | |
| Рязань | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Самарская область | | | | |
| Самара, Новокуйбышевск, Сызрань, Тольятти, Чапаевск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Саратовская область | | | | |
| Саратов, Балаково, Балашов, Вольск, Энгельс | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Сахалинская область | | | | |
| Южно-Сахалинск | 16,0 | 18,0 | 50,0 | 50,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 50,0 |
| Свердловская область | | | | |

| | | | | |
|---|------|------|------|------|
| Асбест, Ревда, Березовский, Верхняя Пышма, Новоуральск, Первоуральск Верхняя Салда, Полевской | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Екатеринбург | 18,0 | 26,0 | 60,0 | 85,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Смоленская область | | | | |
| Смоленск, Вязьма, Рославль, Сафоново, Ярцево | 18,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 16,0 | 22,0 | 60,0 | 75,0 |
| Тамбовская область | | | | |
| Тамбов, Мичуринск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Тверская область | | | | |
| Тверь, Вышний Волочек, Кимры, Ржев | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Томская область | | | | |
| Томск, Северск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Тульская область | | | | |
| Тула, Алексин, Ефремов, Новомосковск, Узловая, Щекино | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Тюменская область | | | | |
| Тобольск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Тюмень | 18,0 | 26,0 | 65,0 | 85,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Ульяновская область | | | | |
| Ульяновск, Димитровград | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Челябинская область | | | | |
| Златоуст, Миасс, Копейск, | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |

| | | | | |
|--|------|------|------|------|
| Сатка, Чебаркуль | | | | |
| Челябинск, Магнитогорск | 18,0 | 26,0 | 65,0 | 90,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Ярославская область | | | | |
| Ярославль | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Москва | 18,0 | 28,0 | 65,0 | 95,0 |
| Санкт-Петербург | 18,0 | 26,0 | 65,0 | 95,0 |
| Еврейская автономная область | | | | |
| Биробиджан | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| Ненецкий автономный округ | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Ханты-Мансийский автономный округ - Югра | | | | |
| Сургут, Нефтеюганск, Нягань, Нижневартовск, Ханты-Мансийск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Чукотский автономный округ | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Ямало-Ненецкий автономный округ | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |
| Новый Уренгой, Ноябрьск | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |
| Прочие города и населенные пункты | 10,0 | 15,0 | 40,0 | 60,0 |

Приложение № 10

Значения коэффициента K_v , учитывающего срок эксплуатации ТС, при определении стоимости годных остатков

| Срок эксплуатации ТС (лет) | Значение K_v легковых автомобилей, малотоннажных грузовых и мототехники | Значение K_v для грузовых ТС, автобусов, спец техники |
|----------------------------|---|---|
| 0, 1 - 5, 9 | 0,80 | 0,80 |
| 6, 0 - 9,9 | 0,65 | 0,60 |
| 10, 0 - 14,9 | 0,55 | 0,50 |
| 15,0 - 19,9 | 0,40 | 0,35 |
| 20 и более | 0,35 | 0,30 |

Приложение № 11

Перечень информационного обеспечения расчетов размера восстановительных расходов

(в разработке, целесообразно включить в текст при окончательном редактировании или выпустить отдельным документом)

«Трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ», АО «Автоваз», 2004.

«Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей», РД 37.009.024-92, Москва, АО «Автосельхозмаш-холдинг», 1992г.

Сертифицированный программный продукт для расчета стоимости восстановления ТС отечественного производства «Автобаза»

Сертифицированный программный продукт для расчета стоимости восстановления ТС иностранного производства «Audatex», «Silver DAT II Русская версия»

Программный продукт MotorWert (EurotaxMotorwert) – инструмент по расчету стоимости подержанного автомобиля (транспортного средства) в зависимости от складывающейся ценовой ситуации на рынке и спроса на конкретную модель автомобиля. Правообладатель ТРАНСДЕКРА.

Программный продукт ERE (EurotaxRepairEstimate) - инструмент по расчету стоимости восстановительного ремонта автомобиля (транспортного средства) в зависимости от складывающейся ценовой ситуации на рынке. Правообладатель ЕвротаксГласс`с.

Программный продукт ERE Online (EurotaxRepairEstimateOnline) - инструмент по расчету стоимости восстановительного ремонта автомобиля (транспортного средства) в зависимости от складывающейся ценовой ситуации на рынке. Правообладатель ЕвротаксГласс`с.

Программный продукт EGIS (EurotaxEGIS) - инструмент- электронный справочник, по расчету стоимости восстановительного ремонта автомобиля (транспортного средства) в зависимости от складывающейся ценовой ситуации на рынке. Правообладатель ЕвротаксГласс`с.

Справочник «Калькуляция» - Справочник по расчету стоимости восстановительного ремонта автомобиля (транспортного средства) в зависимости от складывающейся ценовой ситуации на рынке. Правообладатель ЕвротаксГласс`с.

Справочник «Окраска» - Справочник, по расчету стоимости восстановления ЛКП автомобиля (транспортного средства) в зависимости от складывающейся ценовой ситуации на рынке. Правообладатель ЕвротаксГласс`с.

Программный продукт V-SIM 3.0 (Cyborg Idea V-SIM 3.0) – инструмент по расчету траекторий столкновения и вероятности возникновения повреждений автомобиля (транспортного средства) в зависимости от обстоятельств ДТП. Правообладатель Cyborg Idea.

