

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ БАНК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
19 сентября 2014 г. N 432-П

ПОЛОЖЕНИЕ
О ЕДИНОЙ МЕТОДИКЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА РАСХОДОВ
НА ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ РЕМОНТ В ОТНОШЕНИИ ПОВРЕЖДЕННОГО
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА¹

1. На основании пункта 3 статьи 12.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 года N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 18, ст. 1720; 2003, N 26, ст. 2566; 2005, N 1, ст. 25; N 30, ст. 3114; 2006, N 48, ст. 4942; 2007, N 1, ст. 29; N 49, ст. 6067; 2008, N 30, ст. 3616; N 52, ст. 6236; 2009, N 1, ст. 17; N 9, ст. 1045; N 52, ст. 6420, ст. 6438; 2010, N 6, ст. 565; N 17, ст. 1988; 2011, N 1, ст. 4; N 7, ст. 901; N 27, ст. 3881; N 29, ст. 4291; N 49, ст. 7040; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4319, ст. 4320; 2013, N 19, ст. 2331; N 30, ст. 4084; 2014, N 30, ст. 4224) (далее - Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств") настоящим Положением утверждается единая методика определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства (далее - Методика) в приложении к настоящему Положению.

2. Настоящее Положение подлежит официальному опубликованию в "Вестнике Банка России" и в соответствии с решением Совета директоров Банка России (протокол заседания Совета директоров Банка России от 16 сентября 2014 года N 27) вступает в силу со дня вступления в силу постановления Правительства Российской Федерации о признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 24 мая 2010 года N 361 "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 22, ст. 2774; 2014, N 32, ст. 4490).

Председатель Центрального банка
Российской Федерации
Э.С.НАБИУЛЛИНА

Приложение
к Положению Банка России
от 19 сентября 2014 года N 432-П
"О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного
транспортного средства"

ЕДИНАЯ МЕТОДИКА
ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАЗМЕРА РАСХОДОВ НА ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ РЕМОНТ
В ОТНОШЕНИИ ПОВРЕЖДЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Настоящая Методика является обязательной для применения страховщиками или

их представителями, если они самостоятельно проводят осмотр, определяют восстановительные расходы и выплачивают страховое возмещение в соответствии с Федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств", экспертами-техниками, экспертными организациями при проведении независимой технической экспертизы транспортных средств, судебными экспертами при проведении судебной экспертизы транспортных средств, назначаемой в соответствии с законодательством Российской Федерации в целях определения размера страховой выплаты потерпевшему и (или) стоимости восстановительного ремонта транспортного средства в рамках договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Глава 1. Порядок установления наличия и характера повреждений транспортного средства, в отношении которых определяются расходы на восстановительный ремонт

1.1. Первичное установление наличия и характера повреждений, в отношении которых определяются расходы на восстановительный ремонт, производится во время осмотра транспортного средства.

Результаты осмотра транспортного средства фиксируются актом осмотра. Акт осмотра должен включать в себя следующие сведения:

- основание для проведения осмотра;
 - дата осмотра (в том числе время начала и окончания проведения осмотра);
 - место и условия проведения осмотра;
 - данные регистрационных документов транспортного средства;
 - сведения о владельце транспортного средства (фамилия, имя, отчество (при наличии) физического лица или полное наименование юридического лица);
 - сведения о соответствии (несоответствии) идентификационных характеристик и параметров транспортного средства информации, содержащейся в регистрационных документах;
 - дата повреждения транспортного средства;
 - информация о пробеге транспортного средства с указанием источника данной информации;
 - дата начала эксплуатации транспортного средства;
 - сведения о комплектации транспортного средства;
 - информация о повреждениях транспортного средства (характеристиках поврежденных элементов с указанием расположения, вида и объема повреждения), а также предварительное определение способа устранения повреждений и трудозатрат на выполнение не нормированных изготовителем транспортного средства ремонтных воздействий;
 - информация о дефектах эксплуатации транспортного средства, повреждениях до аварийного характера, следах ранее проведенного ремонта, а также других факторов, влияющих на результаты экспертизы;
 - предварительное установление принадлежности повреждений транспортного средства к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию;
 - данные по определению технического состояния транспортного средства либо его остатков;
 - информация о возможных скрытых повреждениях (с указанием примерного места расположения и характера повреждений);
 - информация о пробах и элементах транспортного средства, взятых для исследования (с описанием причины, вида и цели исследования);
 - фамилия, имя, отчество (при наличии), подпись лица, осуществившего осмотр транспортного средства;
 - фамилии, имена, отчества (при наличии), замечания и подписи лиц, присутствовавших на осмотре;
 - дата составления акта осмотра.
- Дополнительными источниками информации к акту осмотра являются фотоматериалы (видеосъемка).

Фотографирование поврежденного транспортного средства осуществляется в соответствии с требованиями, установленными в приложении 1 к настоящей Методике.

1.2. При первичном осмотре повреждения транспортного средства фиксируются по результатам внешнего осмотра органолептическим методом, без проведения демонтажных работ.

В случае необходимости при первичном осмотре применяются 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.

1.3. В исключительных случаях, когда осмотр транспортного средства невозможен (например, если транспортное средство находится в отдаленном или труднодоступном месте, утилизировано, реализовано), установление повреждений может быть проведено без осмотра транспортного средства - на основании представленных материалов и документов (с обязательным приложением фото- или видеоматериалов), при наличии письменного согласия потерпевшего и страховщика. В указанном случае в материалах по определению расходов на восстановительный ремонт в обязательном порядке должно быть указано, что транспортное средство не осматривалось (с указанием причин), а определение повреждений проводилось по представленным материалам (документам), с указанием их перечня и источника получения.

1.4. Для характеристики повреждений деталей каркаса кузова и оперения транспортного средства, используются следующие показатели, в зависимости от которых определяются методы и трудоемкость устранения повреждений:

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

вид деформации и первоначальные (установленные заводом-производителем) конструктивные характеристики части, детали транспортного средства в зоне повреждения (качественные показатели);

локализация (место расположения) повреждений для определения доступности ремонтного воздействия.

1.5. Для характеристики повреждений лакокрасочного покрытия транспортного средства 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);

глубина послойных повреждений лакокрасочного покрытия (повреждение лака, наружный слой, до грунта, до материала);

материал окрашенной части, узла, агрегата или детали транспортного средства.

Определение цвета, типа лакокрасочного покрытия транспортного средства производится с учетом:

размещения рекламы на наружных поверхностях транспортного средства;

цветографических схем, опознавательных знаков и надписей на наружных поверхностях транспортного средства;

наличия изображений, в том числе пленок, автомобильной аэрографии и тому подобного (указываются способ нанесения, примерное содержание изображения, размеры и место его расположения).

1.6. В ходе осмотра транспортного средства проводятся описание повреждений и предварительное определение способа их устранения, исходя из следующих положений.

При наименовании в акте осмотра частей, узлов, агрегатов и деталей используется следующий порядок: вид, подвид, расположение относительно стороны транспортного средства. При наличии возможности нумерации (кодирования) частей, узлов, агрегатов и деталей производится такая нумерация (такое кодирование) с указанием источника информации (печатного издания или расчетно-программного комплекса).

По каждому повреждению фиксируются следующие данные: вид повреждения в соответствии с типовыми определениями и характеристиками повреждений

транспортного средства, приведенными в приложении 2 к настоящей Методике, место расположения, характер и объем. Объем повреждения определяется линейными размерами (глубиной, шириной, длиной) либо отношением площади поврежденной части к общей площади детали (в процентном соотношении или частях).

Для каждой поврежденной детали (узла, агрегата) транспортного средства определяется вид и объем предполагаемого ремонтного воздействия и (или) категория окраски.

Необходимый и достаточный набор (комплекс) работ по восстановительному ремонту транспортного средства устанавливается в зависимости от характера и степени повреждения отдельных частей, узлов, агрегатов и деталей на основе технологии предприятия-изготовителя или сертифицированных ремонтных технологий с учетом особенностей конструкции деталей (узлов, агрегатов), подвергающихся ремонтным воздействиям, выполнения в необходимом и достаточном объеме вспомогательных и сопутствующих работ по разборке/сборке, регулировке, подгонке, окраске, антикоррозийной обработке и так далее для обеспечения доступа к заменяемым и ремонтируемым частям, узлам, агрегатам и деталям, сохранности сопряженных частей, узлов, агрегатов и деталей и соблюдения требований безопасности работ.

Решение 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 тому подобного, а для специализированного транспорта - агрегатов и механизмов, размещенных на шасси базового автомобиля, - в случае выявления повреждений, относящихся к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию, но не позволяющих сделать однозначный вывод о необходимости замены агрегата или механизма в сборе, принимается после их диагностики или дефектовки с разборкой при наличии на то технически обоснованных показателей (признаков), свидетельствующих о возможном наличии скрытых повреждений (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 в случае, если их ремонт, восстановление технически невозможны либо экономически нецелесообразны.

Необходимость и объем работ по устранению перекосов определяются по результатам замеров; предельное время по их устранению для транспортных средств иностранных производителей определяется с учетом укрупненных показателей трудозатрат на выполнение работ по кузовному ремонту и устранению перекосов проемов и кузова легковых автомобилей иностранных производителей, приведенных в приложении 3 к настоящей Методике.

При отсутствии визуально фиксируемых повреждений деталей (узлов) подвески решение о замене элемента принимается по результатам инструментального контроля либо дополнительного осмотра после выполнения полного восстановления геометрических параметров кузова (рамы) транспортного средства, по результатам измерений углов установки колес (УУК) с их последующей регулировкой, при условии выхода параметров УУК за предельно допустимые значения.

При необходимости замены поврежденных стекол, приборов освещения (электрооборудования) либо частей, узлов, агрегатов и деталей с ресурсом меньшим, чем ресурс транспортного средства (например, аккумуляторная батарея, шины, ремни), или наличии повреждений и дефектов, не характерных для транспортных средств 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 транспортного средства запрещает их ремонт либо если их ремонт и окраска, включая текстурированные поверхности, технически невозможны или экономически нецелесообразны; решение о замене приборов освещения транспортного средства 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 до аварийные свойства транспортного средства. При значительном объеме окрашиваемых деталей эксперт-техник проверяет экономическую целесообразность проведения наружной окраски кузова в совокупности с окраской внутренних поверхностей деталей, подлежащих ремонтным воздействиям в случае, если таковая предусмотрена технологией производителя транспортного средства.

Если на момент дорожно-транспортного происшествия на детали имелась сквозная коррозия, либо уже требовалась окраска более 25 процентов ее наружной поверхности, либо цвет окраски поврежденной детали не соответствует основному цвету кузова транспортного средства (за исключением случаев специального цветографического оформления), окраска такой детали не назначается.

1.7. В случае когда в ходе осмотра сделано заключение о конструктивной гибели транспортного средства по техническим показателям или предположение об экономической нецелесообразности проведения восстановительного ремонта, необходимо отразить в акте осмотра (или приложении к нему) полный перечень и состояние неповрежденных деталей (узлов, агрегатов) в целях определения их стоимости в качестве годных остатков и зафиксировать эти показатели для определения стоимости транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия.

Глава 2. Порядок исследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и установления причин возникновения повреждений транспортного средства

2.1. В рамках исследования устанавливается возможность или невозможность получения транспортным средством потерпевшего повреждений при обстоятельствах, указанных в заявлении о страховом случае, в документах, оформленных компетентными органами, и в иных документах, содержащих информацию относительно указанных обстоятельств.

2.2. Установление обстоятельств и причин образования повреждений транспортного средства основывается на:

сопоставлении повреждений транспортного средства потерпевшего с повреждениями транспортных средств иных участников дорожно-транспортного происшествия;

сопоставлении повреждений транспортного средства потерпевшего с иными объектами (при их наличии), с которыми оно контактировало после взаимодействия с транспортным средством страхователя в дорожно-транспортном происшествии;

анализе сведений, зафиксированных в документах о дорожно-транспортном происшествии: справке установленной формы о дорожно-транспортном происшествии, извещении о страховом случае, протоколах, объяснениях участников дорожно-транспортного происшествия и так далее, их сравнении с повреждениями, зафиксированными при осмотре транспортного средства.

2.3. Проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве страхователя проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действий сил, вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов, имеющих на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии.

В случае невозможности натурального сопоставления строится графическая модель столкновения транспортных средств с использованием данных о транспортных средствах и их повреждениях из документов о дорожно-транспортном происшествии, имеющих фотографии или чертежи транспортных средств либо их аналогов, в том числе с применением компьютерных графических программ.

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

Глава 3. Порядок расчета размера расходов на материалы, запасные части, оплату работ, связанных с восстановительным ремонтом поврежденного транспортного средства

3.1. Целью расчета расходов на восстановительный ремонт является установление наиболее вероятной величины затрат, необходимых для приведения транспортного средства в состояние, в котором оно находилось до дорожно-транспортного происшествия.

3.2. Размер расходов на восстановительный ремонт определяется в отношении повреждений транспортного средства, возникших в результате дорожно-транспортного происшествия. Перечень повреждений определяется при первичном осмотре поврежденного транспортного средства и может уточняться (дополняться) при проведении дополнительных осмотров.

3.3. Размер расходов на восстановительный ремонт определяется на дату дорожно-транспортного происшествия с учетом условий и границ региональных товарных рынков (экономических регионов) материалов и запасных частей, соответствующих месту дорожно-транспортного происшествия.

3.4. Размер расходов на восстановительный ремонт определяется с учетом износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства. Относительная потеря стоимости комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства, их функциональных характеристик и ресурса в процессе эксплуатации характеризуется показателем износа.

Размер расходов по восстановлению поврежденного транспортного средства определяется с учетом расходов на материалы и запасные части, необходимые для ремонта (восстановления), расходов на оплату работ по ремонту и без учета дополнительных расходов, вызванных улучшением и модернизацией транспортного средства, и расходов, вызванных временным или вспомогательным ремонтом либо восстановлением.

Размер расходов на восстановительный ремонт определяется исходя из стоимости ремонтных работ (работ по восстановлению, в том числе окраске, контролю, диагностике и регулировке, сопутствующих работ), стоимости используемых в процессе восстановления транспортного средства деталей (узлов, агрегатов) и материалов взамен поврежденных.

Расчет размера расходов (в рублях) на восстановительный ремонт производится по формуле:

$$C_{вр} = P_p + P_m + P_{зч},$$

где:

$C_{вр}$ - стоимость ремонта (расходы на восстановительный ремонт);

P_p - расходы на проведение работ по ремонту транспортного средства;

P_m - расходы на материалы;

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

Результат расчета расходов на восстановительный ремонт при формировании выводов исследования округляется до сотен рублей.

3.5. Расхождение в результатах расчетов размера расходов на восстановительный ремонт, выполненных различными специалистами, следует признавать находящимся в пределах статистической достоверности за счет использования различных технологических решений и погрешностей расчета, если оно не превышает 10 процентов. Указанный предел погрешности не может применяться в случае проведения расчета размера расходов с использованием замены деталей на бывшие в употреблении.

3.6. Расчет размера расходов на запасные части осуществляется следующим

образом.

3.6.1. Количество и перечень деталей (узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства, определяется по результатам его осмотра с учетом норм, правил и процедур ремонта транспортных средств, установленных производителем транспортного средства, сертифицированных ремонтных технологий и экономической целесообразности. Если такие нормы, процедуры и правила производителем транспортного средства не установлены, используются нормы, процедуры и правила, установленные для ближайшего аналога.

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

3.6.3. Размер расходов на запасные части рассчитывается по следующей формуле:

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

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).

3.6.4. 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) транспортного средства, составленном производителем транспортного средства, или в электронной базе данных стоимостной информации в отношении деталей (узлов, агрегатов), а при отсутствии таких источников - в программно-расчетном комплексе или прайс-листе поставщика соответствующей детали (узла, агрегата), и их уникальный номер, присвоенный производителем транспортного средства (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 транспортного средства и должна соответствовать обязательным требованиям, если такие требования установлены производителем транспортного средства или законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения;

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 производителем транспортного средства, для транспортных средств, эксплуатируемых за пределами срока гарантии изготовителя, используются такие детали (узлы, агрегаты) с условием соблюдения требования подпункта "б" настоящего пункта Методики.

3.6.5. Определение стоимости новой запасной части, установка которой назначается взамен подлежащего замене комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), осуществляется путем применения электронных баз данных стоимостной информации (справочников) в отношении деталей (узлов, агрегатов). В случае отсутствия таких баз данных, определение стоимости проводится методом статистического наблюдения среди хозяйствующих субъектов (продавцов), действующих в пределах границ товарного рынка, соответствующего месту дорожно-транспортного происшествия. В случае отсутствия в открытых источниках информации о долях хозяйствующих субъектов (продавцов) на товарном рынке при расчете средней стоимости они условно принимаются равными и не учитываются. Перечень товарных рынков в границах экономических регионов Российской Федерации приведен в приложении 4 к настоящей Методике.

3.6.6. В исключительных случаях (например, если по условиям поставки новых деталей (узлов, агрегатов) срок поставки выше предельного установленного срока ремонта (45 дней), отсутствует гарантированная поставка) при наличии рынка бывших в употреблении запасных частей целесообразным является использование при восстановительном ремонте таких деталей (узлов, агрегатов), с письменного согласия потерпевшего и страховщика на использование в расчете стоимости бывших в употреблении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) при расчете стоимости запасных частей используется их рыночная стоимость. При этом стоимость бывших в употреблении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) не может превышать стоимости новых комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) с учетом их износа. Износ комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), подлежащих замене, в указанных случаях не учитывается.

3.7. Расчет размера расходов на материалы осуществляется следующим образом.

3.7.1. Расчет размера расходов на материалы проводится в отношении материалов, на которые осуществляется воздействие в процессе восстановительного ремонта транспортного средства (основные материалы, например: шпатлевки, краски, лаки, герметики, технологические жидкости), 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, например: отвердители, растворители, разбавители).

К материалам также относятся утраченные вследствие повреждения транспортного средства и необходимые в процессе ремонта хладагенты, тормозные и охлаждающие жидкости. При этом следует учитывать, что если такие эксплуатационные материалы не утрачены, то их расход учитывается только по нормативам на доливку.

Расчет размера расходов на материалы для окраски производится с применением систем (например, AZT, DAT-Eurolack, MAPOMAT), содержащихся в программных автоматизированных комплексах, применяемых для расчета.

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

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

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 (ремонтных единиц);

K_i^P - количество ремонтных единиц (например, количество деталей, узлов, агрегатов, килограммов, метров, квадратных метров), подвергаемых восстановительному ремонту с использованием материала i -го вида.

При этом стоимость одной единицы материала *i*-го вида определяется с использованием электронных баз данных стоимостной информации (справочников).

В случае отсутствия таких баз данных, определение стоимости материала осуществляется методом статистического наблюдения, проводимого среди хозяйствующих субъектов (продавцов), действующих в пределах экономического региона, соответствующего месту дорожно-транспортного происшествия, и осуществляющих свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации. В случае отсутствия в открытых источниках информации о долях хозяйствующих субъектов (продавцов) на товарном рынке, при расчете средней стоимости они условно принимаются равными и не учитываются.

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 (например, количество деталей, узлов, агрегатов, килограммов, метров, квадратных метров), подвергаемых восстановительному ремонту с использованием материала *i*-го вида, определяется по результатам осмотра транспортного средства.

3.8. Расчет размера расходов на оплату работ, связанных с восстановительным ремонтом, осуществляется следующим образом.

3.8.1. Размер расходов на оплату работ, связанных с восстановительным ремонтом транспортного средства, рассчитывается как произведение трудоемкости работ (соответствующего вида работ) на среднюю стоимость одного нормо-часа работ по ремонту транспортного средства, 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 транспортного средства используются нормативы, установленные предприятием-производителем транспортного средства, а в случае их отсутствия - организациями, занимающимися нормированием технологий ремонта транспортных средств. При отсутствии такой документации в отношении транспортных средств иностранных производителей используются укрупненные показатели трудозатрат на выполнение работ по кузовному ремонту и устранению перекосов проемов и кузова легковых автомобилей иностранных производителей, приведенные в приложении 3 к настоящей Методике.

При этом в случаях, когда расчет размера расходов на материалы для окраски проводится с применением систем (например, AZT, DAT-Eurolack, MAPOMAT), содержащихся в программных автоматизированных комплексах, применяемых для расчета, если указанные системы используют иные, кроме установленных предприятием-производителем транспортного средства, нормативы трудоемкости, применяются нормативы соответствующей системы.

Определение стоимости одного нормо-часа работ осуществляется путем применения электронных баз данных стоимостной информации в отношении стоимости нормо-часа работ 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 товарного рынка авторемонтных услуг, соответствующего месту дорожно-транспортного происшествия, и осуществляющих свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации. В случае отсутствия в открытых источниках информации о долях хозяйствующих субъектов (авторемонтных организаций) на товарном рынке, при расчете средней стоимости они условно принимаются равными и не учитываются.

3.8.2. Стоимость устранения повреждений и дефектов путем ремонтных воздействий (например, рихтовки, сварки) при восстановлении кузова транспортного средства 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 в

отношении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов). В целом величина затрат на проведение восстановительного ремонта не должна превышать стоимости транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия или аналогичного ему транспортного средства.

Глава 4. Порядок расчета размера износа подлежащих замене комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов)

4.1. При расчете размера расходов на восстановительный ремонт стоимость ремонта уменьшается на величину размера износа подлежащих замене комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов).

Износ комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) рассчитывается по следующей формуле:

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

где:

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

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

Δ_T - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла, агрегата) его срока эксплуатации;

$T_{ки}$ - срок эксплуатации комплектующего изделия (детали, узла, агрегата) (лет);

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

$L_{ки}$ - пробег транспортного средства на дату дорожно-транспортного происшествия (тысяч километров).

Значения коэффициентов Δ_T и Δ_L для различных категорий и марок транспортных средств приведены в приложении 5 к настоящей Методике.

При этом на комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты), которые находятся в заведомо худшем состоянии, чем общее состояние транспортного средства в целом и его основных частей, вследствие влияния факторов, не учтенных при расчете износа (например, проведение ремонта с нарушением технологии, не устранение значительных повреждений лакокрасочного покрытия), может быть начислен дополнительный индивидуальный износ в соответствии с приложением 6 к настоящей Методике.

4.2. Для комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), при неисправности которых в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения запрещается движение транспортного средства, а также для раскрывающихся элементов подушек безопасности и удерживающих устройств (ремней безопасности) транспортного средства принимается нулевое значение износа.

Номенклатура комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), для которых устанавливается нулевое значение износа при расчете размера расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства, приведена в приложении 7 к настоящей Методике.

4.3. Если комплектующее изделие (деталь, узел, агрегат) не заменялось с начала эксплуатации транспортного средства, его возраст и пробег транспортного средства с этим комплектующим изделием (деталью, узлом, агрегатом) принимается равными возрасту и пробегу транспортного средства.

Если по результатам осмотра установлено или имеется документальное подтверждение (например, запись в паспорте транспортного средства, оплаченный заказ-наряд авторемонтной организации, маркировка изготовителя даты выпуска детали) того, что комплектующее изделие (деталь, узел, агрегат) установлено (установлена, установлен) при замене, произведенной до даты дорожно-транспортного происшествия, его возраст принимается равным разности между датой дорожно-транспортного

происшествия и датой предыдущей замены, а пробег транспортного средства с этим комплектующим изделием принимается равным разности между пробегом транспортного средства на дату дорожно-транспортного происшествия и пробегом на дату замены комплектующего изделия.

Срок эксплуатации комплектующего изделия (детали, узла, агрегата), подлежащего замене, рассчитывается в годах (с использованием целых значений и применением округления в соответствии с правилами математики) от даты начала эксплуатации транспортного средства либо от даты замены такого комплектующего изделия. Если точная дата начала эксплуатации не известна, она принимается равной 1 января года выпуска.

Пробег транспортного средства определяется по одометру. Если одометр неисправен, заменялся или его состояние не соответствует установленным требованиям либо значение пробега по одометру явно не соответствует состоянию транспортного средства и среднегодовому пробегу, пробег с начала эксплуатации определяется расчетным путем в соответствии со справочными данными, приведенными в приложении 8 к настоящей Методике.

4.4. При наличии на поврежденной в дорожно-транспортном происшествии и подлежащей замене детали сквозной коррозии износ такой детали устанавливается по максимально допустимому значению независимо от расчетных показателей (к указанным случаям не относится определение наличия сквозной коррозии по ее следам).

4.5. Износ шины транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:

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

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.

Глава 5. Порядок расчета стоимости годных остатков в случае полной гибели транспортного средства

5.1. Комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты) поврежденного транспортного средства, исправные, имеющие остаточную стоимость и годные к дальнейшей эксплуатации, которые можно демонтировать с поврежденного транспортного средства в случае его полной гибели (либо высвобождение которых планируется в процессе ремонта) и реализовать (годные остатки транспортного средства) должны отвечать следующим условиям:

комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты) не должны иметь повреждений, нарушающих их целостность и товарный вид, а узлы или агрегаты, кроме того, должны находиться в работоспособном состоянии;

комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты) не должны иметь изменений конструкции, формы, целостности и геометрии, не предусмотренных производителем транспортного средства (например, дополнительные отверстия и вырезы для крепления несерийного оборудования);

детали не должны иметь следов предыдущих ремонтных воздействий (например, следов правки, рихтовки, шпатлевания).

5.2. В случае когда страховщик по согласованию с потерпевшим организовал и оплатил замену деталей, к годным остаткам относятся 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 также комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты), которые в условиях ремонтной организации, проводящей ремонт, не могут быть отремонтированы, но технологии ремонта которых существуют на рынке. Расчет стоимости таких комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) производится на основании отдельного письменного поручения заказчика (страховщика, потерпевшего).

5.3. Стоимость годных остатков транспортного средства (стоимость, по которой они могут быть реализованы, учитывая затраты на их демонтаж, дефектовку, ремонт, хранение и продажу) определяется по данным специализированных торгов, осуществляющих открытую публичную реализацию поврежденных транспортных средств (определяется стоимость годных остатков в сборе). В отсутствие специализированных торгов допускается использование и обработка данных универсальных площадок (сайтов в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет") по продаже подержанных транспортных средств либо определение стоимости годных остатков проводится расчетным методом в соответствии с требованиями глав 2, 3, 4 настоящей Методики.

5.4. Расчет стоимости годных остатков расчетными методами не производится в случае, если:

транспортное средство может быть оценено или реализовано на специализированных торгах (аукционах) либо оценено путем обработки данных универсальных площадок продажи подержанных транспортных средств в срок, не превышающий 15 дней;

транспортное средство не подлежит разборке на запасные части по техническому состоянию.

Расчетный метод торгов применяется при условии подробного обоснования невозможности определения их стоимости иными методами, предусмотренными настоящей Методикой.

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

$$C_{\text{го}} = Ц \times K_3 \times K_B \times K_{\text{оп}} \times \sum_{i=1}^n \frac{C_i}{100},$$

где:

$Ц$ - стоимость транспортного средства в неповрежденном виде на момент определения стоимости годных остатков;

K_3 - коэффициент, учитывающий затраты на дефектовку, разборку, хранение, продажу;

K_B - коэффициент, учитывающий срок эксплуатации транспортного средства на момент повреждения и спрос на его неповрежденные детали;

$K_{\text{оп}}$ - коэффициент, учитывающий объем (степень) механических повреждений транспортного средства;

C_i - процентное соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов к стоимости транспортного средства, %;

n - количество неповрежденных элементов (агрегатов, узлов).

5.6. Коэффициент снижения стоимости годных остатков, учитывающий затраты на разборку, дефектовку, хранение, продажу, (K_3) рекомендуется принимать равным 0,7 для легковых автомобилей, малотоннажных грузовых автомобилей и мототехники и равным 0,6 для грузовых автомобилей, автобусов, специальной техники.

5.7. Величина коэффициента K_B , учитывающего срок эксплуатации транспортного средства на момент определения стоимости годных остатков, а также спрос на неповрежденные детали определяется в соответствии с приложением 9 к настоящей Методике.

5.8. Величина коэффициента, учитывающего объем (степень) механических повреждений транспортного средства ($K_{оп}$), а также процентное соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов к стоимости транспортного средства (C_i) определяются в соответствии с приложением 10 к настоящей Методике.

5.9. Не подлежащие дальнейшему использованию по назначению остатки транспортного средства определяются стоимостью лома черных или цветных металлов, входящих в их конструкцию, на основании выборки данных специализированных организаций, осуществляющих сбор и обработку лома. Стоимость остатков, изготовленных из неметаллических материалов, не определяется.

Глава 6. Определение стоимости транспортного средства до повреждения

6.1. При принятии решения об экономической целесообразности восстановительного ремонта, о гибели и величине стоимости транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия необходимо принимать величину стоимости транспортного средства на момент дорожно-транспортного происшествия равной средней стоимости аналога на указанную дату по данным имеющихся информационно-справочных материалов, содержащих сведения о средней стоимости транспортного средства, прямая адресная ссылка на которые должна присутствовать в экспертном заключении. Сравнению подлежат стоимость восстановительного ремонта, рассчитанная без учета износа комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), подлежащих замене, и средняя стоимость аналога транспортного средства. Проведение восстановительного ремонта признается нецелесообразным, если предполагаемые затраты на него равны или превышают стоимость транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия (стоимость аналога).

6.2. 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 иных отраслях деятельности.

Глава 7. Порядок формирования и утверждения справочников средней стоимости запасных частей, материалов и нормо-часа работ при определении размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства с учетом установленных границ региональных товарных рынков (экономических регионов)

7.1. Справочники средней стоимости запасных частей, материалов и нормо-часа работ при определении размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства формируются в виде электронных баз данных (далее вместе - Справочники, по отдельности - Справочник).

Справочники формируются по региональным товарным рынкам (экономическим регионам) в соответствии с приложением 4 к настоящей Методике.

7.2. Справочники формируются исходя из следующих подходов и принципов.

7.2.1. В отношении запасных частей:

сбор исходной информации по ценам на запасные части для формирования общего массива выборки цен, включающих в себя цены максимально доступного количества позиций запасных частей (деталей, узлов, агрегатов), содержащихся в каталогах изготовителей транспортных средств, проводится по публично доступным источникам (например, прайс-листы, информационные базы данных) розничных и оптовых цен компаний, осуществляющих поставки и/или продажи запасных частей в Российской Федерации, розничные цены дилеров изготовителей транспортных средств;

выборка должна формироваться с учетом информации о номерах деталей, позволяющей в наибольшем объеме провести автоматизированную обработку массива и процедуру установления номеров взаимозаменяемых деталей разных производителей (кроссинга). При этом приоритет отдается цене со сроком поставки максимально близким к 14 календарным дням;

при наличии возможности выбора цен "оригинальной" детали выбирается минимальная (в случае выбора из двух цен) или наиболее близкая к минимальной, но не минимальная (в случае выбора из трех и более цен) цена;

собирается и обрабатывается информация по ценам на запасные части транспортных средств, наиболее распространенных в Российской Федерации. Конкретный перечень марок и моделей согласовывается заказчиком исследования исходя из потребностей, предполагаемых сроков и экономической целесообразности. Основным критерием для включения марки в перечень является число урегулированных страховых случаев по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств за предшествующий год, которое должно быть не менее одной тысячи. Перечень моделей ограничивается моделями, с даты окончания выпуска которых прошло не более 12 лет;

исходной информацией о перечне (составе) запасных частей (деталей, узлов, агрегатов) должен служить каталог запасных частей изготовителя транспортного средства по каждой модели. В исследовании учитываются только данные по новым сертифицированным запасным частям. При этом в выборку цен не включаются цены на "неоригинальные" запасные части (не имеющие упаковки, торгового обозначения производителя транспортного средства либо установленного им идентификационного номера), превышающие цены на соответствующие "оригинальные" запасные части (имеющие упаковку, торговое обозначение производителя и установленный им идентификационный номер), и цены на "неоригинальные" запасные части заведомо низкого качества, то есть запасные части, цена которых составляет менее 30 процентов минимальной цены "оригинальной" запасной части;

в выборку цены включаются с округлением, при этом округление производится до трех значимых разрядов (в округление могут включаться копейки). Если количество значимых разрядов меньше или равно трем, округление не производится. В справочник включается округленная стоимость;

допускается сбор как розничных, так и оптовых цен. Приведение оптовых цен к розничным осуществляется применением к оптовой цене розничной наценки, размер которой рассчитывается как путем применения показателей роста оптовой цены на этапе ее перехода в категорию розничных, учитывающих, например, торговые надбавки, транспортные расходы, налогообложение, затраты на таможенные платежи, так и на основании выборочного сопоставления оптовых и розничных цен, в том числе с учетом данных, полученных при исследовании цен в конечных точках продажи и от оптовых и розничных продавцов;

из всего массива, полученного в результате наблюдений цен в конечных точках продажи, для каждой запасной части (детали, узла, агрегата) из каждой группы цен выбирается (а не рассчитывается) одна цена - средняя. Выборка признается достаточной, если в ней есть три значения. При наличии в массиве одной цены (одинаковые значения всех показателей выборки) она признается средней; при наличии двух цен - выбирается меньшая; при наличии трех и более повторяющихся цен - выбирается наиболее часто встречающаяся цена. При отсутствии повторяющихся цен выбирается цена, соответствующая середине вариационного ряда. При четном числе наблюдений, когда середине вариационного ряда соответствуют две цены, выбирается меньшая. При наличии двух одинаковых групп повторяющихся цен, выбирается меньшая. При наличии нескольких групп повторяющихся цен, выбирается ближайшая к середине вариационного ряда (если их две, то меньшая). Выбранная средняя цена включается в Справочник в качестве средней стоимости;

для решения проблем поиска оригинальных и неоригинальных номеров запасных частей различных производителей запасных частей по оригинальным номерам изготовителей транспортных средств и регулярного изменения оригинальных номеров запасных частей, поставляемых на рынок, чтобы номеру каждой детали из расчетной программы соответствовал номер аналога, поставляемого на рынок с известной справочной ценой, проводится установление номеров взаимозаменяемых деталей разных производителей (кроссинг). Источником для установления взаимозаменяемости номеров служит база запасных частей "ТесДос";

переход от "базовых" стоимостей Центрального экономического региона к ценам

других регионов производится через расчет коэффициентов. Коэффициенты для каждого экономического региона рассчитываются на основании результатов маркетингового регионального исследования путем сравнения расчетного и полученного в результате наблюдения показателей. При отсутствии сведений о какой-либо марке в определенном экономическом регионе (марка в соответствующем регионе не представлена) используется коэффициент 1,0;

разработчик Справочника перед утверждением справочника сравнивает автоматизированными методами справочные стоимости с розничными ценами по выборке, которая определяется в процессе формирования Справочника и подлежит периодическому обновлению;

для транспортных средств, изготовители которых устанавливают рекомендуемую розничную цену на запасные части, осуществляется проверка соответствия рекомендованных розничных цен средней стоимости запасных частей минимум в трех экономических регионах. Если по результатам проверки среднее отклонение рекомендуемой розничной цены изготовителя транспортного средства составляет не более 10 процентов от средней стоимости совокупности всех деталей по каждому из регионов, полученной методом статистического наблюдения, принимается решение об использовании данных рекомендуемой розничной цены изготовителя транспортного средства в полном объеме в справочнике средней стоимости для данной марки. При отсутствии рекомендуемой розничной цены изготовителя транспортного средства на отдельные позиции эти данные дополняются из сведений о средней стоимости запасной части, полученных на основании выборки;

в отношении запасных частей для транспортных средств отечественного производства не учитываются сроки поставки;

для установления цен должно быть исследовано предложение: в городах Москве и Санкт-Петербурге - не менее 15 магазинов; в городах с численностью населения не менее одного миллиона человек - не менее 10 магазинов; в остальных административных центрах субъектов Российской Федерации - не менее 8 магазинов. В ходе переписи ассортимента и цен учитываются только позиции, реально имеющиеся в наличии в магазинах;

срок исследования цен на запасные части у конечных продавцов не может превышать три недели;

7.2.2. В отношении стоимости единицы по выполнению работ - нормо-часа:

первичными источниками стоимости являются данные региональных экспертов-техников, оценщиков, судебных экспертов, представителей страховых и авторемонтных организаций (в качестве таких источников могут быть рассмотрены, например, документы, оформленные в виде протоколов, соглашений, решений, устанавливающие среднюю стоимость нормо-часа ремонтных работ для товарного рынка субъекта Российской Федерации), исследований, отчетов об оценке, которые находятся в открытом доступе или получение которых возможно по запросу разработчика Справочника;

собирается информация из всех доступных источников по ценам на выполнение работ основных марок транспортных средств по списку, согласованному заказчиком и исполнителем исследования. Обрабатываются данные по стоимости каждого вида работ при восстановительном ремонте транспортных средств (транспортных средств иностранного производства - в разрезе кузовных/окрасочных работ), информация о которой есть в исходном документе, и средней стоимости;

все стоимостные показатели, полученные в результате сбора массива цен, составляют общую выборку по каждому экономическому региону, подлежащую обработке математическими и статистическими методами. В выборке объемом более 10 значений при наличии трех и более повторяющихся цен, выбирается наиболее часто встречающаяся цена. При отсутствии повторяющихся цен выбирается цена, соответствующая середине вариационного ряда. При четном числе наблюдений, когда медиане соответствуют две цены, выбирается меньшая. При наличии двух групп повторяющихся цен, выбирается меньшая. При наличии нескольких групп повторяющихся цен, выбирается ближайшая к середине вариационного ряда (если их две, то меньшая). Если объем выборки менее 10 значений, то проводится дополнительное исследование. Если дополнительное исследование по выборке, содержащей менее 10 позиций, не дало

результата, или в выборке по отдельной марке транспортного средства содержится менее трех значений цены, она дополняется данными по стоимости работ ближайшего экономического региона. Указанное правило не распространяется на Калининградский экономический регион, по которому выборка считается состоявшейся при количестве позиций более пяти;

сбор и анализ ценовых показателей договорных цен страховых и ремонтных организаций проводится по анкетным данным страховых организаций в разрезе марок транспортных средств, по которым они имеют договоры и могут гарантированно обеспечить проведение восстановительного ремонта транспортных средств в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В обработку принимаются только действующие договоры, по которым выдаются направления и имеются оплаченные счета;

проводится проверка среднего значения стоимости, полученного по результатам обработки выборки, на соответствие уровню договорных цен страховых и ремонтных организаций, фактически оплаченным счетам, экспертным заключениям, отчетам об оценке затрат на проведение восстановительного ремонта, заключениям судебных экспертов, подготовленным в соответствии с законодательством Российской Федерации. В случае отклонения значения стоимости более чем на 25 процентов от средней по имеющимся для проверки источникам принимается решение о необходимости корректировки Справочника либо проведении дополнительного полевого исследования по стоимости нормо-часа для конкретной марки.

7.2.3. В отношении средней стоимости материалов для ремонта транспортных средств:

Справочником средней стоимости материалов для ремонта транспортных средств устанавливается средняя стоимость основных и вспомогательных материалов для обработки и окраски деталей при проведении ремонта. Стоимость на единицу материала устанавливается исходя из рекомендуемой розничной цены официальных поставщиков (представительств производителей) на территории Российской Федерации. При отсутствии официального представителя производителя материала или наличии нескольких поставщиков в качестве средней принимается минимальная рекомендованная розничная цена;

уровень цен подтверждается передачей прайс-листов (баз данных) на официальные запросы разработчика Справочника либо получением их из других достоверных источников (например, из информационных баз данных, находящихся в открытом доступе);

средняя стоимость в Справочнике формируется с учетом применения скидки к рекомендованной розничной цене в размере до 35 процентов, учитывая, что более половины ремонтов осуществляются ремонтными организациями, приобретающими материалы по оптовым ценам. Размер скидки для справочника определяется выборочным исследованием в торговых точках по Центральному экономическому региону и анализом оплаченных счетов (заказ-нарядов) по восстановительному ремонту транспортных средств;

в Справочник включаются материалы для окраски максимально доступного для исследования номенклатурного перечня запасных частей (деталей, узлов, агрегатов). Итоговый перечень материалов, включаемых в Справочник, определяется по информации поставщиков (представительств производителей).

7.3. Расчет размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств при отсутствии Справочников проводится в соответствии с требованиями настоящей Методики путем применения методов статистического наблюдения с использованием нормативных данных, подготовленных и опубликованных производителями транспортных средств, лакокрасочных и других материалов, ценовых справочников, баз данных и иной информации.

7.4. Справочники формируются и утверждаются профессиональным объединением страховщиков, созданным в соответствии с Федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств", с учетом границ экономических регионов Российской Федерации, указанных в приложении 4 к

настоящей Методике.

7.5. Периодичность актуализации Справочников устанавливается профессиональным объединением страховщиков и не может осуществляться реже, чем раз в два квартала.

7.6. Профессиональное объединение страховщиков обеспечивает возможность использования Справочников страховщиками или экспертами-техниками (экспертными организациями) через программные автоматизированные комплексы, применяемые для расчета расходов на восстановительный ремонт. Профессиональное объединение страховщиков обеспечивает доступ неограниченного круга лиц к информации из Справочников по индивидуальным запросам через информационно-телекоммуникационную сеть "Интернет".

Приложение 1

к приложению к Положению Банка России
от 19 сентября 2014 года N 432-П
"О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного
транспортного средства"

ТРЕБОВАНИЯ К ПРОВЕДЕНИЮ ФОТОГРАФИРОВАНИЯ ПОВРЕЖДЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

При проведении осмотра поврежденного транспортного средства необходимо провести фотографирование аппаратом с установленной датой (временем), исходя из следующих требований.

1. Рекомендуемое расстояние для проведения обзорного снимка (снимок транспортного средства спереди (слева-справа) и сзади (слева-справа) под углом около 45 градусов к продольной оси транспортного средства, на котором должен быть ясно различим регистрационный знак транспортного средства в привязке к общему виду поврежденных частей, узлов, агрегатов, деталей) легкового автомобиля около 5 м (рис. 1).

Необходимо при одной зоне повреждений делать не менее 2 снимков.

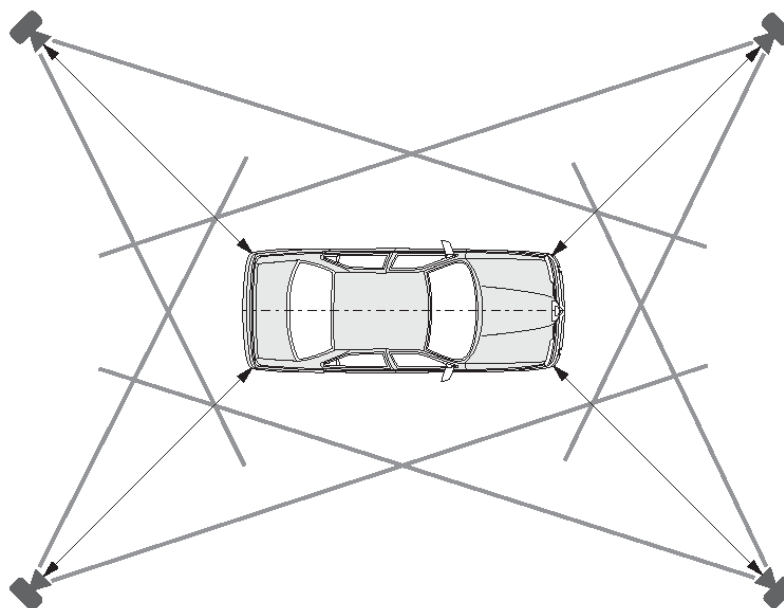


Рис. 1. Схема выполнения фотосъемки поврежденного транспортного средства (общего вида)

2. Снимок идентификационного номера транспортного средства (VIN), при его отсутствии - номера кузова или рамы.

Рекомендуется дополнительно произвести фотографирование регистрационных документов транспортного средства и справки с места дорожно-транспортного происшествия. При наличии расхождений фактических номеров с данными регистрационных документов фотографирование документов выполняется в обязательном порядке.

3. Снимки видимых границ зоны повреждения с охватом основных поврежденных комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) (узловые снимки) (пример приведен на рис. 2).

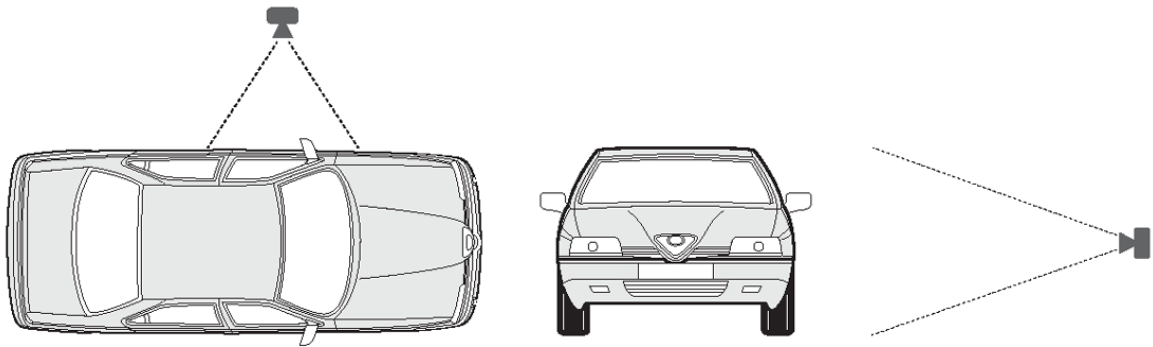


Рис. 2. Схема выполнения фотосъемки поврежденной левой передней двери

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

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

4. Детальные (масштабные) снимки фиксируют отдельные (локальные) повреждения транспортного средства 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.

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.

5. При выполнении снимков рекомендуется делать их последовательно, находясь на одной линии под неизменным углом по отношению к оси транспортного средства, то есть сначала выполнить обзорный, узловый снимки, затем приблизиться к транспортному средству и сделать под тем же углом детальный снимок.

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

7. Комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты), поврежденные в дорожно-транспортном происшествии, но отсутствующие на транспортном средстве, фотографируются отдельно, по возможности, рядом с нарушенным креплением к

транспортному средству.

8. Повреждения, не имеющие причинно-следственной связи с рассматриваемым дорожно-транспортным происшествием (в том числе включенные в справку о дорожно-транспортном происшествии), фотографируются с учетом обеспечения возможности проведения трасологической экспертизы (с обязательным использованием измерительной рейки или других средств измерения).

9. 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, например, направленность, глубина проникновения, наличие наслоений).

10. 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 ехif-данные).

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

Приложение 2
к приложению к Положению Банка России
от 19 сентября 2014 года N 432-П
"О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного
транспортного средства"

**ТИПОВЫЕ ОПРЕДЕЛЕНИЯ
И ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОВРЕЖДЕНИЙ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

N п/п	Вид повреждения	Характеристика вида повреждения
1	2	3
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 транспортного средства, характеризующееся звуком с достаточно постоянной частотой и повышенным уровнем громкости относительно допустимого уровня
4	Вмятина	Изменение геометрии конструктивного элемента транспортного средства 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 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 его фрагмента
8	Задир	Одностороннее без отрыва отделение поверхностного слоя части, детали с образованием, например, заусениц или полосок
9	Заклинивание	Полная потеря подвижности движущихся во время рабочих процессов деталей узлов и агрегатов, вызванная взаимным смещением деталей в пространстве от конструктивно заданного положения
10	Залом	Изменение геометрии конструктивного элемента в виде его сгибания вверх, вниз или назад
11	Изгиб	Вид деформации конструктивного элемента транспортного средства, 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 с появлением неровностей

13	Надрез	Несквозное повреждение конструктивного элемента небольшой глубины с ровными краями без отделения части материала, длина которого превышает его ширину
14	Наслоение	Связанное с процессом слеодообразования перенесение материала одного объекта на следовоспринимающую поверхность другого. При дорожно-транспортном происшествии встречаются наслоения краски, пластика, резины или других конструктивных материалов с одного транспортного средства на другом
15	Обгорание	Частичное уничтожение конструктивного элемента транспортного средства в результате температурных воздействий, в том числе с обугливанием его оставшейся части
16	Отрыв	Отделение фрагмента конструктивного элемента
17	Отслаивание	Разделение многослойных материалов, из которых изготовлены конструктивные элементы, на несколько слоев
18	Перекося	Взаимное смещение конструктивных элементов транспортного средства (например, каркаса кузова, кабины, салона, платформы, проемов дверей, капота, крышки багажника, ветрового и заднего стекла, лонжеронов, рамы) в пространстве от конструктивно заданного положения с нарушением сверх допустимых пределов местоположения контрольных (базовых) точек
19	Разрушение	Разделение конструктивного элемента на несколько мелких частей или полная потеря им 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 (например резина, ткани)
22	Разрыв	Сквозное повреждение конструктивного элемента неправильной формы с неровными краями без отделения части материала (длина повреждения превышает его ширину)
23	Риска	Повреждение поверхностного слоя конструктивного элемента 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 лакокрасочного покрытия - незначительное по площади отделение фрагмента лакокрасочного покрытия без повреждения материала детали
26	Складка	Изменение геометрии конструктивного элемента с образованием неровности в виде волнообразного или прямолинейного сгиба
27	Скручивание	Изменение формы конструктивного элемента в виде деформации вокруг воображаемой оси
28	След сквозной коррозии	Признак, косвенно указывающий на наличие сквозной коррозии (например, разрушение лакокрасочного покрытия металлической детали изнутри, без повреждения его поверхностного слоя, подтеки ржавчины)
29	Смещение	Нарушение взаимного положения конструктивных элементов, не предусмотренное его конструкцией
30	Стук при движении	Нарушение режима работы агрегатов и узлов транспортного средства, характеризующееся звуком в виде ударных нагрузок и повышенным уровнем громкости относительно

		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 транспортного средства, длина которого превышает его ширину

Приложение 3
к приложению к Положению Банка России
от 19 сентября 2014 года N 432-П
"О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного
транспортного средства"

УКРУПНЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
ТРУДОЗАТРАТ НА ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ ПО КУЗОВНОМУ РЕМОНТУ
И УСТРАНЕНИЮ ПЕРЕКОСОВ ПРОЕМОВ И КУЗОВА ЛЕГКОВЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

N п/п	Площадь повреждения, (кв. м)	Необходимое время <1> (нормо-час)		
		1 категория сложности <2>	2 категория сложности	3 категория сложности
1	2	3	4	5
1	0,01	0,6	0,8	1,1

2	0,02	0,7	1,0	1,3
3	0,03	0,8	1,1	1,5
4	0,04	0,9	1,3	1,7
5	0,05	1,0	1,7	2,0
6	0,06	1,1	1,9	2,4
7	0,07	1,2	2,3	2,7
8	0,08	1,3	2,4	2,9
9	0,09	1,4	2,5	3,3
10	0,10	1,6	2,8	3,5
11	0,11	1,7	2,9	3,8
12	0,12	1,9	3,1	3,9
13	0,13	2,0	3,3	4,1
14	0,14	2,2	3,5	4,4
15	0,15	2,4	3,6	4,6
16	0,16	2,5	3,7	4,8
17	0,17	2,7	3,8	5,0
18	0,18	2,9	4,0	5,2
19	0,19	3,0	4,2	5,4
20	0,20	3,1	4,3	5,6
21	0,21	3,3	4,4	5,7

22	0,22	3,4	4,5	5,8
23	0,23	3,5	4,7	6,0
24	0,24	3,7	4,8	6,3
25	0,25	3,8	5,0	6,5
26	0,26	3,9	5,1	6,7
27	0,27	4,0	5,2	6,9
28	0,28	4,1	5,3	7,1
29	0,29	4,2	5,4	7,2
30	0,30	4,4	5,5	7,5
31	Кузов устранение перекоса	Несложного (проем) 2,0	Среднего (более одного проема; проем плюс лонжероны) 3,8	Сложного (каркас кузова - более двух проемов с панелями пола, крыши или лонжеронами) 7,5

 <1> Необходимое время приведено без учета подготовительно-заключительных работ.

<2> Категория сложности не связана с нормированием ремонтов транспортных средств отечественных производителей (ремонт N 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
к приложению к Положению Банка России
от 19 сентября 2014 года N 432-П
"О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного
транспортного средства"

**ПЕРЕЧЕНЬ
ТОВАРНЫХ РЫНКОВ В ГРАНИЦАХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

N п/п	Товарные рынки, соответствующие географическим границам экономических регионов	Субъекты Российской Федерации, входящие в состав экономического региона
1	2	3
1	Северный экономический регион	Республика Карелия Республика Коми Архангельская область Ненецкий автономный округ Вологодская область Мурманская область
2	Северо-Западный экономический регион	Город Санкт-Петербург Ленинградская область Новгородская область

		Псковская область
3	Центральный экономический регион	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
4	Волго-Вятский экономический регион	Республика Марий Эл
		Республика Мордовия
		Чувашская Республика - Чувашия
		Кировская область
		Нижегородская область
5	Центрально-Черноземный	Белгородская область

	экономический регион	Воронежская область
		Курская область
		Липецкая область
		Тамбовская область
6	Поволжский экономический регион	Республика Калмыкия
		Республика Татарстан (Татарстан)
		Астраханская область
		Волгоградская область
		Пензенская область
		Самарская область
		Саратовская область
		Ульяновская область
7	Северо-Кавказский экономический регион	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
8	Уральский экономический регион	Республика Башкортостан
		Удмуртская Республика
		Курганская область
		Оренбургская область
		Пермский край
		Свердловская область
		Челябинская область
9	Западно-Сибирский экономический регион	Республика Алтай
		Алтайский край
		Кемеровская область
		Новосибирская область
		Омская область
		Томская область
		Тюменская область
		Ханты-Мансийский автономный округ
		Ямало-Ненецкий автономный округ
10	Восточно-Сибирский экономический регион	Республика Бурятия
		Республика Тыва

		Республика Хакасия
		Красноярский край
		Таймырский (Долгано-Ненецкий) автономный округ
		Эвенкийский автономный округ
		Иркутская область
		Забайкальский край
11	Дальневосточный экономический регион	Республика Саха (Якутия)
		Приморский край
		Хабаровский край
		Амурская область
		Камчатская область
		Магаданская область
		Сахалинская область
		Еврейская автономная область
		Чукотский автономный округ
12	Калининградский экономический регион	Калининградская область
13	Крымский экономический регион	Республика Крым
		Город Севастополь

Приложение 5
к приложению к Положению Банка России
от 19 сентября 2014 года N 432-П
"О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного
транспортного средства"

ЗНАЧЕНИЯ

КОЭФФИЦИЕНТОВ Δ_T и Δ_L , УЧИТЫВАЮЩИХ ВЛИЯНИЕ НА ИЗНОС
КОМПЛЕКТУЮЩЕГО (ДЕТАЛИ, УЗЛА, АГРЕГАТА) ВЕЛИЧИНЫ ПРОБЕГА
И СРОКА ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ
КАТЕГОРИЙ (ВИДОВ) И МАРОК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

N п/п	Категория (вид) ТС	Марка ТС	Δ_T	Δ_L
1	2	3	4	5
1	Легковые автомобили	BA3 (Lada), ГАЗ, ЗАЗ, ТагАЗ, УАЗ	0,057	0,0030
		Brilliance, BYD, Chery, Derways, FAW, Geely, Great Wall, Hafei, Haima, Lifan, Luxgen, Xin Kai	0,057	0,0029
		Aston Martin, Bentley, Bugatti, Ferrari, Jaguar, Maserati, Porsche	0,042	0,0023

		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, 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	0,049	0,0025
2	Грузовые автомобили - грузовые бортовые автомобили, грузовые автомобили-фургоны, автомобили-самосвалы, автомобили-тягачи	Независимо от марки	0,077	0,0023
3	Автобусы	Независимо от марки	0,113	0,0008
4	Троллейбусы и вагоны трамваев	Независимо от	0,098	0,0008

		марки		
5	Прицепы и полуприцепы для грузовых автомобилей	Независимо от марки	0,09	0
6	Прицепы для легковых автомобилей и жилых автомобилей (типа автомобиль-дача)	Независимо от марки	0,06	0
7	Мотоциклы	Независимо от марки	0,07	0
8	Скутеры, мопеды, мотороллеры	Независимо от марки	0,09	0
9	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, 15	0
10	Велосипеды	Независимо от марки	0, 04	0

Приложение 6
к приложению к Положению Банка России
от 19 сентября 2014 года N 432-П
"О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного
транспортного средства"

КОЭФФИЦИЕНТЫ
ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ИНДИВИДУАЛЬНОГО ИЗНОСА
НА КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ИЗДЕЛИЯ (ДЕТАЛИ, УЗЛЫ, АГРЕГАТЫ), КОТОРЫЕ
НАХОДЯТСЯ В ЗАВЕДОМО ХУДШЕМ СОСТОЯНИИ, ЧЕМ ОБЩЕЕ СОСТОЯНИЕ
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В ЦЕЛОМ И ЕГО ОСНОВНЫХ ЧАСТЕЙ,
ВСЛЕДСТВИЕ ВЛИЯНИЯ ФАКТОРОВ, НЕ УЧТЕННЫХ
ПРИ РАСЧЕТЕ ИЗНОСА

N п/п	Наименование и характеристика основания для определения дополнительного индивидуального износа	Значение коэффициента дополнительного к расчетному, %
1	2	3
1	Наличие следов повышенной коррозии, не характерной для аналогичных деталей транспортного средства	25,0
2	Не устраненные повреждения деталей кузова и облицовки, не относящиеся к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию объемом более 10% площади поверхности детали	30,0
3	Визуально фиксируемые следы ремонтных воздействий, проведенных с нарушением технологии, влияющие на эксплуатационные характеристики и качество детали	40,0
4	Не устраненные повреждения и дефекты лакокрасочного покрытия (без повреждения защищаемой поверхности) объемом более 10% площади поверхности детали	25,0
5	Наличие ремонтных вставок, врезок при частичной реставрации детали	40,0
6	Сколы, трещины, потертости элементов остекления и светотехнических приборов объемом более 10% площади их	45,0

	поверхности	
7	Повреждение внешней текстуры (фактуры) неокрашенных частей пластиковой детали (не в зоне повреждения в дорожно-транспортном происшествии)	40,0

Приложение 7
к приложению к Положению Банка России
от 19 сентября 2014 года N 432-П
"О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного
транспортного средства"

НОМЕНКЛАТУРА
КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗДЕЛИЙ (ДЕТАЛЕЙ, УЗЛОВ, АГРЕГАТОВ),
ДЛЯ КОТОРЫХ УСТАНОВЛИВАЕТСЯ НУЛЕВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ИЗНОСА
ПРИ РАСЧЕТЕ РАЗМЕРА РАСХОДОВ НА ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ
ПРИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОМ РЕМОНТЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

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 гидроусилителя 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.

Приложение 8
к приложению к Положению Банка России
от 19 сентября 2014 года N 432-П
"О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного
транспортного средства"

**СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ
О СРЕДНЕГОДОВЫХ ПРОБЕГАХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ТС)
(В ТЫС. КМ)**

N п/п	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
1	2	3	4	5	6
1	Республика Адыгея (Адыгея)	14,0	22,0	55,0	80,0
2	Республика Алтай				
2.1	Горно-Алтайск	14,0	22,0	55,0	80,0
2.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0

3	Республика Башкортостан				
3.1	Благовещенск, Октябрьский, Ишимбай, Кумертау, Салават, Стерлитамак, Туймазы	14,0	22,0	55,0	80,0
3.2	Уфа	18,0	26,0	60,0	80,0
3.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
4	Республика Бурятия				
4.1	Улан-Удэ	14,0	22,0	55,0	80,0
4.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	60,0
5	Республика Дагестан				
5.1	Буйнакск, Дербент, Каспийск, Махачкала, Хасавюрт	14,0	22,0	55,0	80,0
5.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
6	Республика Ингушетия				
6.1	Малгобек, Назрань	14,0	22,0	55,0	80,0
6.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
7	Кабардино-Балкарская				

	Республика				
7.1	Нальчик, Прохладный	14,0	22,0	55,0	80,0
7.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
8	Республика Калмыкия				
8.1	Элиста	16,0	24,0	55,0	80,0
8.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
9	Карачаево-Черкесская Республика	16,0	24,0	55,0	80,0
10	Республика Карелия				
10.1	Петрозаводск	16,0	24,0	55,0	80,0
10.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
11	Республика Коми				
11.1	Сыктывкар, Ухта	16,0	24,0	55,0	80,0
11.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	60,0
12	Республика Крым				
12.1	Симферополь	16,0	22,0	50,0	80,0
12.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	60,0

13	Республика Марий Эл				
13.1	Йошкар-Ола, Волжск	16,0	24,0	55,0	80,0
13.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
14	Республика Мордовия				
14.1	Саранск, Рузаевка	16,0	24,0	55,0	80,0
14.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
15	Республики Саха (Якутия)				
15.1	Якутск, Нерюнгри	16,0	24,0	55,0	70,0
15.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	50,0
16	Республика Северная Осетия - Алания				
16.1	Владикавказ	16,0	24,0	55,0	80,0
16.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
17	Республика Татарстан (Татарстан)				
17.1	Альметьевск, Зеленодольск, Нижнекамск, Бугульма, Лениногорск, Чистополь, Елабуга	18,0	24,0	50,0	80,0

17.2	Казань, Набережные Челны	18,0	26,0	55,0	80,0
17.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	50,0	70,0
18	Республика Тыва				
18.1	Кызыл	12,0	20,0	55,0	70,0
18.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	60,0
19	Удмуртская Республика				
19.1	Ижевск, Глазов, Сарапул, Воткинск	16,0	24,0	55,0	80,0
19.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
20	Республика Хакасия				
20.1	Абакан, Саяногорск, Черногорск	16,0	24,0	55,0	75,0
20.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
21	Чеченская Республика	16,0	24,0	55,0	80,0
22	Чувашская Республика - Чувашия				
22.1	Чебоксары, Новочебоксарск, Канаш	16,0	24,0	55,0	80,0

22.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
23	Алтайский край				
23.1	Барнаул, Бийск, Заринск, Новоалтайск, Рубцовск	16,0	24,0	55,0	80,0
23.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
24	Забайкальский край				
24.1	Чита, Краснокаменск	16,0	24,0	55,0	80,0
24.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
25	Камчатский край				
25.1	Петропавловск-Камчатский	14,0	20,0	50,0	65,0
25.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	50,0	50,0
26	Краснодарский край				
26.1	Краснодар, Новороссийск	18,0	26,0	55,0	80,0
26.2	Белореченск, Ейск, Крпоткин, Крымск, Курганинск, Лабинск, Славянск-на-Кубани, Тимашевск, Тихорецк,	16,0	24,0	55,0	80,0

	Армавир, Сочи, Туапсе, Анапа, Геленджик				
26.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	22,0	55,0	70,0
27	Красноярский край				
27.1	Ачинск, Зеленогорск, Канск, Лесосибирск, Минусинск, Назарово, Железногорск, Норильск	16,0	24,0	55,0	80,0
27.2	Красноярск	18,0	26,6	60,0	80,0
27.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
28	Пермский край				
28.1	Пермь, Березники, Краснокамск, Соликамск	16,0	24,0	55,0	80,0
28.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
29	Приморский край				
29.1	Владивосток, Арсеньев, Артем, Находка, Спасск- Дальний, Уссурийск	16,0	24,0	55,0	80,0
29.2	Прочие города и	12,0	20,0	55,0	70,0

	населенные пункты				
30	Ставропольский край				
30.1	Ставрополь, Кисловодск, Михайловск, Буденновск, Георгиевск, Ессентуки, Минеральные воды, Невинномысск, Пятигорск	16,0	24,0	55,0	80,0
30.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
31	Хабаровский край				
31.1	Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Амурск	16,0	24,0	55,0	80,0
31.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
32	Амурская область				
32.1	Благовещенск, Белогорск, Свободный	16,0	24,0	55,0	80,0
32.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	60,0
33	Архангельская область				
33.1	Архангельск, Котлас, Северодвинск	16,0	24,0	55,0	80,0

33.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	60,0
34	Астраханская область				
34.1	Астрахань	16,0	24,0	55,0	80,0
34.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
35	Белгородская область				
35.1	Белгород, Губкин, Старый Оскол	16,0	24,0	55,0	80,0
35.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
36	Брянская область				
36.1	Брянск, Клинцы	16,0	24,0	55,0	80,0
36.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
37	Владимирская область				
37.1	Владимир, Гусь-Хрустальный, Муром	16,0	24,0	55,0	80,0
37.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
38	Волгоградская область				
38.1	Волгоград, Волжский, Камышин, Михайловка	18,0	26,0	60,0	80,0

38.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
39	Вологодская область				
39.1	Вологда, Череповец	16,0	24,0	55,0	80,0
39.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
40	Воронежская область				
40.1	Борисоглебск, Лиски, Россошь	16,0	24,0	55,0	80,0
40.2	Воронеж	18,0	26,0	55,0	80,0
40.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
41	Ивановская область				
41.1	Иваново, Кинешма, Шуя	16,0	24,0	55,0	80,0
41.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
42	Иркутская область				
42.1	Иркутск, Ангарск, Братск, Тулун, Усть-Илимск, Усть-Кут, Черемхово, Усолье-Сибирское, Шелехов	16,0	24,0	55,0	80,0
42.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0

43	Калининградская область				
43.1	Калининград	16,0	24,0	55,0	80,0
43.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
44	Калужская область				
44.1	Калуга, Обнинск	16,0	24,0	55,0	80,0
44.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
45	Кемеровская область				
45.1	Белово, Березовский, Междуреченск, Осинники, Прокопьевск, Анжеро-Судженск, Киселевск, Юрга	16,0	24,0	55,0	80,0
45.2	Кемерово, Новокузнецк	18,0	24,0	55,0	80,0
45.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
46	Кировская область				
46.1	Киров, Кирово-Чепецк,	16,0	24,0	55,0	80,0
46.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
47	Костромская область				

47.1	Кострома	16,0	24,0	55,0	80,0
47.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
48	Курганская область				
48.1	Курган, Шадринск	16,0	24,0	55,0	80,0
48.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
49	Курская область				
49.1	Железногорск, Курск	16,0	24,0	55,0	80,0
49.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
50	Ленинградская область	16,0	24,0	55,0	80,0
51	Липецкая область				
51.1	Елец, Липецк	16,0	24,0	55,0	80,0
51.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
52	Магаданская область				
52.1	Магадан	14,0	24,0	55,0	70,0
52.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	60,0
53	Московская область	18,0	24,0	60,0	85,0
54	Мурманская область				

54.1	Мурманск, Североморск, Апатиты, Мончегорск	16,0	24,0	55,0	80,0
54.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	60,0
55	Нижегородская область				
55.1	Арзамас, Выкса, Саров, Балахна, Бор, Дзержинск, Кстово	16,0	24,0	55,0	80,0
55.2	Нижний Новгород	18,0	26,0	65,0	90,0
55.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
56	Новгородская область				
56.1	Великий Новгород, Боровичи	16,0	24,0	55,0	80,0
56.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
57	Новосибирская область				
57.1	Бердск, Искитим, Куйбышев	16,0	24,0	55,0	80,0
57.2	Новосибирск	18,0	26,0	65,0	90,0
57.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0

58	Омская область				
58.1	Омск	18,0	26,0	60,0	85,0
58.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
59	Оренбургская область				
59.1	Оренбург, Бугуруслан, Бузулук, Новотроицк, Орск	16,0	24,0	55,0	80,0
59.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
60	Орловская область				
60.1	Орел, Ливны, Мценск	16,0	24,0	55,0	80,0
60.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
61	Пензенская область				
61.1	Пенза, Заречный, Кузнецк	16,0	24,0	55,0	80,0
61.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
62	Псковская область				
62.1	Псков, Великие Луки	16,0	24,0	55,0	80,0
62.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0

63	Ростовская область				
63.1	Азов, Батайск Волгодонск, Гуково, Каменск-Шахтинский, Новочеркасск, Новошахтинск, Сальск, Таганрог, Шахты	16,0	24,0	55,0	80,0
63.2	Ростов-на-Дону	18,0	26,0	65,0	90,0
63.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
64	Рязанская область				
64.1	Рязань	16,0	24,0	55,0	80,0
64.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
65	Самарская область				
65.1	Самара, Новокуйбышевск, Сызрань, Тольятти, Чапаевск	16,0	24,0	55,0	80,0
65.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
66	Саратовская область				
66.1	Саратов, Балаково, Балашов, Вольск, Энгельс	16,0	24,0	55,0	80,0

66.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
67	Сахалинская область				
67.1	Южно-Сахалинск	16,0	18,0	50,0	50,0
67.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	50,0
68	Свердловская область				
68.1	Асбест, Ревда, Березовский, Верхняя Пышма, Новоуральск, Первоуральск Верхняя Салда, Полевской	16,0	24,0	55,0	80,0
68.2	Екатеринбург	18,0	26,0	60,0	85,0
68.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
69	Смоленская область				
69.1	Смоленск, Вязьма, Рославль, Сафоново, Ярцево	18,0	24,0	55,0	80,0
69.2	Прочие города и населенные пункты	16,0	22,0	60,0	75,0
70	Тамбовская область				
70.1	Тамбов, Мичуринск	16,0	24,0	55,0	80,0
70.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0

71	Тверская область				
71.1	Тверь, Вышний Волочек, Кимры, Ржев	16,0	24,0	55,0	80,0
71.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
72	Томская область				
72.1	Томск, Северск	16,0	24,0	55,0	80,0
72.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
73	Тульская область				
73.1	Тула, Алексин, Ефремов, Новомосковск, Узловая, Щекино	16,0	24,0	55,0	80,0
73.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
74	Тюменская область				
74.1	Тобольск	16,0	24,0	55,0	80,0
74.2	Тюмень	18,0	26,0	65,0	85,0
74.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
75	Ульяновская область				
75.1	Ульяновск, Димитровград	16,0	24,0	55,0	80,0

75.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
76	Челябинская область				
76.1	Златоуст, Миасс, Копейск, Сатка, Чебаркуль	16,0	24,0	55,0	80,0
76.2	Челябинск, Магнитогорск	18,0	26,0	65,0	90,0
76.3	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
77	Ярославская область				
77.1	Ярославль	16,0	24,0	55,0	80,0
77.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
78	Москва	18,0	28,0	65,0	95,0
79	Санкт-Петербург	18,0	26,0	65,0	95,0
80	Севастополь	16,0	22,0	50,0	80,0
81	Еврейская автономная область				
81.1	Биробиджан	16,0	24,0	55,0	80,0
81.2	Прочие города и населенные пункты	12,0	20,0	55,0	70,0
82	Ненецкий автономный округ	10,0	15,0	40,0	60,0

83	Ханты-Мансийский автономный округ - Югра				
83.1	Сургут, Нефтеюганск, Нягань, Нижневартовск, Ханты-Мансийск	16,0	24,0	55,0	80,0
83.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	60,0
84	Чукотский автономный округ	10,0	15,0	40,0	60,0
85	Ямало-Ненецкий автономный округ				
85.1	Новый Уренгой, Ноябрьск	16,0	24,0	55,0	80,0
85.2	Прочие города и населенные пункты	10,0	15,0	40,0	60,0

Приложение 9
к приложению к Положению Банка России
от 19 сентября 2014 года N 432-П
"О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного
транспортного средства"

ЗНАЧЕНИЯ

КОЭФФИЦИЕНТА K_B , УЧИТЫВАЮЩЕГО СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ
 ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА НА МОМЕНТ ПОВРЕЖДЕНИЯ И СПРОС
 НА ЕГО НЕПОВРЕЖДЕННЫЕ ЧАСТИ, УЗЛЫ, АГРЕГАТЫ И ДЕТАЛИ

N п/п	Срок эксплуатации транспортного средства (лет)	Легковые автомобили, малотоннажные грузовые автомобили и мототехника	Грузовые автомобили, автобусы, специальная техника
1	2	3	4
1	0 - 5 (включительно)	0,80	0,80
2	6 - 10 (включительно)	0,65	0,60
3	11 - 15 (включительно)	0,55	0,50
4	16 - 20 (включительно)	0,40	0,35
5	20 и более	0,35	0,30

Приложение 10
 к приложению к Положению Банка России
 от 19 сентября 2014 года N 432-П
 "О единой методике определения размера
 расходов на восстановительный ремонт
 в отношении поврежденного
 транспортного средства"

ЗНАЧЕНИЯ
 КОЭФФИЦИЕНТА $K_{он}$, УЧИТЫВАЮЩЕГО ОБЪЕМ (СТЕПЕНЬ) МЕХАНИЧЕСКИХ
 ПОВРЕЖДЕНИЙ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Объем механических повреждений транспортного средства	Соотношение стоимости неповрежденных элементов к стоимости транспортного средства, C_i , %	Значение коэффициента, учитывающего объем механических повреждений
Незначительный	80 - 100	0,9 - 1
	60 - 80	0,8 - 0,9
Средний	40 - 60	0,7 - 0,8
	20 - 40	0,6 - 0,7
Значительный	0 - 20	0,5 - 0,6

¹Зарегистрировано в Минюсте России 3 октября 2014 г. N 34245