

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ БАНК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(БАНК РОССИИ)**

«__» _____ 2019 г.

№ _____

г. Москва

П О Л О Ж Е Н И Е**О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства**

На основании пункта 3 статьи 12¹ Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 18, ст. 1720; 2003, № 26, ст. 2566; 2005, № 1, ст. 25; № 30, ст. 3114; 2006, № 48, ст. 4942; 2007, № 1, ст. 29; № 49, ст. 6067; 2008, № 30, ст. 3616; № 52, ст. 6236; 2009, № 1, ст. 17; № 9, ст. 1045; № 52, ст. 6420, ст. 6438; 2010, № 6, ст. 565; № 17, ст. 1988; 2011, № 1, ст. 4; № 7, ст. 901; № 27, ст. 3881; № 29, ст. 4291; № 49, ст. 7040; 2012, № 25, ст. 3268; № 31, ст. 4319, ст. 4320; 2013, № 19, ст. 2331; № 30, ст. 4084; 2014, № 30, ст. 4224; № 45, ст. 6154; 2015, № 48, ст. 6715; 2016, № 22, ст. 3094; № 26, ст. 3883; № 27, ст. 4293; 2017, № 14, ст. 2008; № 31, ст. 4746; 2018, № 1, ст. 32) (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).

Настоящая Методика является обязательной для применения страховщиками или их представителями, если они самостоятельно проводят осмотр, определяют размер восстановительных расходов, стоимость

транспортного средства, стоимость годных остатков при полной гибели транспортного средства, утрату товарной стоимости (далее – УТС) транспортного средства и выплачивают страховое возмещение в соответствии 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) размера расходов на восстановительный ремонт транспортного средства, стоимость транспортного средства, стоимость годных остатков при полной гибели транспортного средства, УТС транспортного средства в рамках договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

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

1.1. Идентификация транспортного средства проводится с целью установления:

идентификационного номера транспортного средства (VIN);

номеров узлов и агрегатов (кузова, рамы, кабины) и их соответствие сведениям, указанным в представленных документах (паспорт транспортного средства, регистрационные документы, документы о дорожно-транспортном происшествии);

типа, марки, модели, даты (год) изготовления транспортного средства (или его комплектующих, если они заменялись в период эксплуатации);

типа коробки передач (АКПП, МКПП);

цвета и типа лакокрасочного покрытия;

основных технических характеристик и комплектации транспортного средства;

В случае если в процессе идентификации установлено несоответствие идентификационных номеров транспортного средства, номеров узлов и агрегатов (кузова, рамы, кабины, двигателя), содержащимся в представленных документах или обнаружены следы изменений, эксперт-техник должен отдельно указать на это обстоятельство в акте осмотра и экспертном заключении.

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;
- год выпуска транспортного средства;
- 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);

информация о дефектах эксплуатации транспортного средства, повреждениях доаварийного 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.

Фотографирование поврежденного транспортного средства осуществляется в соответствии с требованиями, установленными в приложении 1 к настоящей Методике. Обязательным приложением к акту осмотра являются фотоматериалы. Фотоматериалы оформляются на бумажном носителе и в электронной форме в графическом формате (pdf, jpg, jpeg, bmp, png, tif, gif). Дополнительным приложением к акту осмотра является видеоматериал.

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.

С целью определения причин повреждений узлов, агрегатов, систем пассивной и активной безопасности, мультимедийных, электронных устройств, электронных блоков управления системами транспортного средства и их соответствия заявленным обстоятельствам применяются инструментальные методы с использованием диагностического оборудования.

1.3. В случаях, когда осмотр транспортного средства невозможен (например, если транспортное средство находится в отдаленном или труднодоступном месте, утилизировано, реализовано), установление повреждений допускается без непосредственного осмотра транспортного средства с их последующим указанием в экспертном заключении – на основании представленных материалов и документов (с обязательным приложением фотоматериалов, дополнением может служить видеоматериал), 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, полным описанием процедуры установления повреждений и их причин в экспертном заключении.

1.4. Для характеристики повреждений деталей кузова 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), в отдельных случаях – длина повреждения;

вид (характеристика) деформации детали транспортного средства в зоне повреждения (качественные показатели). При этом используются определения согласно приложения 2 к настоящей Методике;

конструктивные характеристики детали транспортного средства в зоне повреждения;

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:

тип лакокрасочного покрытия;

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

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

материал окрашенной части, узла, агрегата или детали транспортного средства (пластик, сталь, алюминий и т.п.).

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 т.п. (указываются способ нанесения, примерное содержание изображения, размеры и место его расположения).

1.6. В ходе осмотра транспортного средства проводится описание повреждений, исходя из следующих положений.

При наименовании в акте осмотра частей, узлов, агрегатов и деталей используется следующий порядок: наименование, расположение относительно

стороны транспортного средства (например: дверь задняя левая). 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). При фиксации повреждений подушек и ремней безопасности в обязательном порядке фотографируются номера и маркировочные обозначения сработанных элементов (при их наличии).

1.7. 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 учётом особенностей конструкции деталей (узлов, агрегатов), подвергающихся ремонтным воздействиям, выполнения в необходимом и достаточном объёме вспомогательных и сопутствующих работ по разборке/сборке, регулировке, подгонке, окраске, антикоррозийной обработке и так далее для обеспечения доступа к заменяемым и ремонтируемым частям, узлам, агрегатам и деталям, сохранности сопряжённых частей, узлов, агрегатов и деталей и соблюдения требований безопасности работ.

В случае выявления повреждений дорогостоящего комплектующего (к дорогостоящим комплектующим относятся части, детали, механизмы, узлы и

агрегаты стоимость которых превышает 5% от стоимости транспортного средства), а также двигателя, коробки передач, раздаточной коробки (коробки отбора мощности), ведущих мостов, межосевых дифференциалов, колесных редукторов, рулевого механизма, гидроусилителя руля, топливного насоса высокого давления, мультимедийных, электронных устройств, электронных блоков управления системами транспортного средства, систем безопасности, блоков предохранителей, а для специализированного транспорта - выявления повреждений агрегатов и механизмов, размещенных на шасси базового транспортного средства, относящихся к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию, делается запись о необходимости инструментальной диагностики или диагностики и 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 и не является основанием для замены узла в сборе, так как не влияет на его эксплуатационные характеристики.

Замена жгута электропроводов назначается только в случае, если технологически не возможен его ремонт. При наличии ремонтного комплекта разъема жгута электропроводов, повреждение такого разъема не является основанием для замены жгута электропроводов в сборе.

Замена кузова, кабины транспортного средства 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 назначении 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 значение износа.

Решение о замене деталей, изготовленных из пластиковых материалов, принимается в случае, если изготовитель транспортного средства не регламентирует их ремонт при установленных повреждениях, 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 доаварийные 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 площадь повреждения лакокрасочного покрытия детали, превышала 25% общей площади детали, то окраска такой детали не назначается.

1.8. В случае когда в ходе осмотра сделано заключение о полной гибели транспортного средства по техническим показателям или предположение об экономической нецелесообразности проведения восстановительного ремонта, необходимо отразить в акте осмотра (или приложении к нему) 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 виновника в дорожно-транспортном происшествии;

анализе сведений, зафиксированных в документах о дорожно-транспортном происшествии: извещении о страховом случае, протоколе об административном правонарушении, постановления по делу об административном правонарушении, 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 виновника 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, имеющихся фотографий или чертежей транспортных средств либо их аналогов, в том числе с применением компьютерных графических программ.

2.4. При исследовании причинно-следственных связей между фактом дорожно-транспортного происшествия и техническим повреждением транспортного средства могут проводиться другие виды экспертиз (металловедческая, экспертиза лакокрасочных покрытий, пожаротехническая, взрывотехническая и т.д.), а также комплексные экспертизы.

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), соответствующих месту дорожно-транспортного происшествия.

3.4. Относительная потеря стоимости комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства, их функциональных характеристик и ресурса в процессе эксплуатации, характеризуется показателем износа.

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.

Размер расходов по восстановлению поврежденного транспортного средства определяется без учета дополнительных расходов, вызванных улучшением и модернизацией транспортного средства.

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, или в результатах расчета величины УТС, или в случае полной гибели транспортного средства, разницы между доаварийной стоимостью транспортного средства и стоимостью его годных остатков, 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. Предел погрешности рассчитывается как отношение разницы между результатами первичной и повторной экспертизы к результату первичной экспертизы.

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 заводом-изготовителем транспортного средства, 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 изготовителем 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 изготовителем 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 изготовителем 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;

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 (Справочника) 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.

3.7. 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 изготовителя 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, при условии, что составные части ремонтируются, а не заменяются

Расчет размера расходов на материалы для окраски производится с применением систем, 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 и при условии наличия в экспертном заключении информации, подтверждающей отсутствие такой возможности, 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 (Справочника).

В случае отсутствия Справочника, 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 изготовителей 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.

3.7.3. Крепежные элементы, детали одноразового использования, применение которых необходимо при выполнении ремонта транспортного средства в расчет не включаются. Их совокупная стоимость применяется в

размере 2% от общей стоимости заменяемых деталей рассчитанной с учетом износа.

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 нормочаса 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-изготовителем транспортного средства, а в случае их отсутствия – организациями, занимающимися нормированием технологий ремонта транспортных средств. При отсутствии такой документации в отношении транспортных средств иностранных изготовителей используются укрупненные показатели трудозатрат на выполнение работ по кузовному ремонту и устранению перекосов проемов и кузова легковых автомобилей иностранных изготовителей, приведенные в приложении 3 к настоящей Методике.

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

Определение стоимости одного нормочаса работ осуществляется путем применения электронных баз данных стоимостной информации в отношении стоимости нормочаса работ и утвержденных в установленном порядке. В случае

отсутствия в таких базах данных необходимой информации, 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. 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 натурального логарифма ($e \approx 2,72$);

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 4 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 5 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 6 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 точностью до двух десятичных знаков после запятой) от даты изготовления (выпуска) транспортного средства либо от даты замены такого комплектующего изделия.

Пробег транспортного средства определяется по одомеру. Если одометр неисправен, заменялся или его состояние не соответствует установленным требованиям либо значение пробега по одомеру явно не соответствует состоянию транспортного средства и среднегодовому пробегу, пробег с начала эксплуатации определяется расчетным путем в соответствии со справочными данными, приведенными в приложении 7 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, передок/задок или иные части транспортного средства в сборе, если их замена технологически осуществима) поврежденного транспортного средства, исправные, и годные к дальнейшей эксплуатации, которые можно демонтировать с поврежденного транспортного средства в случае его полной гибели (либо высвобождение которых предлагается в процессе ремонта) и реализовать (годные остатки транспортного средства) должны отвечать следующим условиям:

комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты, передок/задок или иные части транспортного средства в сборе, если их замена технологически осуществима) не должны иметь повреждений, нарушающих их целостность и товарный вид, а узлы или агрегаты, должны находиться в работоспособном состоянии;

комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты, передок/задок или иные части транспортного средства в сборе, если их замена технологически осуществима) не должны иметь изменений конструкции, формы, целостности и

геометрии, не предусмотренных изготовителем транспортного средства (например, дополнительные отверстия и вырезы для крепления несерийного оборудования). К таким изменениям не относятся отверстия, следы среза и иные технологические следы, не препятствующие установке изделия и не ухудшающие его внешнего вида и эксплуатационных качеств.

Детали не должны иметь следов предыдущих ремонтных воздействий, к которым относятся, в частности:

наличие на детали шпатлевки;

наличие на детали видимой остаточной деформации в результате ее правки, рихтовки;

наличие на деталях следов их пайки, сварки, склеивания в зонах, где указанные воздействия не предусмотрены заводом-изготовителем;

отсутствие следов точечной сварки кузовных элементов в местах, где технологией изготовления кузова завода-изготовителя предусмотрено их наличие, и наоборот.

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. Такие комплектующие переходят в распоряжение страховщика. Расчет стоимости таких комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) производится на основании отдельного письменного поручения заказчика (страховщика, потерпевшего) в случае письменного обращения потерпевшего с заявлением о передаче ему этих комплектующих.

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 реализацию поврежденных транспортных средств без их разборки и вычленения годных остатков. В отсутствие специализированных торгов допускается применение расчетных методов: использование и обработка данных универсальных площадок (сайтов в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет») по продаже подержанных транспортных средств либо определение стоимости годных остатков проводится 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) в срок, не превышающий 15 дней;

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

Расчетные методы применяются при условии 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 в соответствии с приложением 10 к настоящей Методике, %;

n - количество неповрежденных элементов (агрегатов, узлов).

5.6. Коэффициент 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 определяется в соответствии с приложением 8 к настоящей Методике.

5.8. Величина коэффициента $K_{оп}$, а также процентное соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов к стоимости транспортного средства (C_i) определяются в соответствии с приложением 9 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 полной 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 (справочников, калькуляторов и т.п.), содержащих сведения о средней стоимости

транспортного средства, прямая адресная ссылка на которые должна присутствовать в экспертном заключении. Сравнению подлежат стоимость восстановительного ремонта, с нулевым значением 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 производится расчет стоимости аналога с применением соответствующих методов (подходов, методик), принятых в иных отраслях деятельности.

6.3. При определении стоимости транспортного средства в неповрежденном виде на момент определения годных остатков, в случаях, когда на транспортном средстве ранее производилась замена кузова, действительную стоимость следует определять исходя из фактической даты выпуска кузова, определяемой по идентификационному номеру (VIN) или номеру кузова транспортного средства по записям в паспорте транспортного средства и в регистрационных документах. Если дату выпуска кузова установить невозможно, то дату выпуска следует принимать на начало периода производства кузова.

Глава 7. Порядок формирования и утверждения справочников средней стоимости запасных частей, материалов и нормочаса 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 нормочаса 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 и утверждаются профессиональным объединением страховщиков с учетом установленных границ региональных товарных рынков (экономических регионов).

Под экономическим регионом в настоящей Методике понимается субъект Российской Федерации.

7.2. Справочники формируются исходя из следующих подходов и принципов.

7.2.1. В отношении запасных частей исследование в части формирования Справочника включает в себя следующие обязательные этапы:

формирование номенклатуры запасных частей и установления номеров взаимозаменяемых деталей разных производителей;

определение «неоригинальной» запасной части, используемой в качестве аналога «оригинальной» запасной части в Справочнике;

исследование стоимостной информации (базовых цен) на запасные части;

исследование средних цен на запасные части и определение поправочного коэффициента;

установление цен в проекте Справочника;

корректировка цен на запасные части в проекте Справочника по результатам анализа поступивших замечаний и предложений.

7.2.1.1. При формировании номенклатуры запасных частей профессиональное объединение страховщиков использует данные о номерах запасных частей, содержащихся в каталогах изготовителей транспортных средств, кросс-таблицах производителей баз данных взаимозаменяемых запасных частей и прайс-листах торговых организаций, осуществляющих поставки и/или продажи запасных частей в Российской Федерации.

Марка транспортного средства включается в номенклатуру запасных частей, если число урегулированных страховых случаев по обязательному

страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств за предшествующий год, составляет не менее одной тысячи. Обрабатывается информация по ценам на запасные части на модели транспортных средств, официально поставлявшихся в Российскую Федерацию, с даты окончания выпуска, которых прошло не более 10 лет

Номенклатура запасных частей формируется для каждой марки транспортного средства и включает в себя номера «оригинальных» (составные части конструкции транспортного средства, имеющие упаковку, торговое обозначение изготовителя и установленный им идентификационный номер, поставляемые на сборочное производство транспортных средств и (или) в качестве сменных (запасных) частей для транспортных средств, находящихся в эксплуатации) запасных частей, номера «неоригинальных» (не имеющие упаковки, торгового обозначения производителя транспортного средства либо установленного им идентификационного номера) запасных частей, соответствующих «оригинальным» запасным частям производителей транспортных средств и наименованиям производителей запасных частей.

7.2.1.2. Для установления взаимозаменяемости «оригинальных» и «неоригинальных» запасных частей используется информация от производителей баз данных взаимозаменяемых запасных частей (кросс-таблиц).

7.2.1.3. Сбор информации о базовых ценах на запасные части проводится по следующим источникам:

прайс-листы изготовителей транспортных средств (максимальные цены перепродажи);

прайс-листы официальных дилеров (организации, уполномоченные организацией-изготовителем транспортных средств на реализацию ее продукции) (розничные цены дилеров);

прайс-листы торговых организаций, осуществляющих поставки и/или продажи запасных частей в Российской Федерации, содержащих не менее 1 миллиона позиций запасных частей.

Номера запасных частей, для которых отсутствует стоимостная информация, исключаются из номенклатуры запасных частей. Также при сборе информации не учитываются цены на «неоригинальные» сертифицированные запасные части, превышающие цены на соответствующие «оригинальные» запасные части, и цены на «неоригинальные» сертифицированные запасные части заведомо низкого качества, то есть запасные части, цена которых составляет менее 30 процентов минимальной цены «оригинальной» запасной части, а также цены на уцененные запчасти или продаваемые по ограниченным по срокам рекламным акциям.

Для каждой «оригинальной» запасной части из перечня аналогичных «неоригинальных» запасных частей, находящихся в номенклатуре запасных частей, подбирается «неоригинальная» запасная часть с наименьшей (минимальной) ценой. Номера и цены «неоригинальных» запасных частей с более высокой ценой и цены на «оригинальные» запасные части, к которым подобрана аналогичная «неоригинальная» запасная часть, исключаются из номенклатуры запасных частей.

Под базовой ценой на «оригинальную» запасную часть понимается максимальная цена перепродажи, установленная изготовителем транспортного средства. При отсутствии максимальной цены перепродажи под базовой ценой на запасную часть понимается розничная цена дилера. При отсутствии максимальной цены перепродажи и розничной цены дилера – максимальная цена из прайс-листов торговых организаций, осуществляющих поставки и/или продажи запасных частей в Российской Федерации, содержащих не менее 1 миллиона позиций запасных частей.

7.2.1.4. Для каждого сочетания марка транспортного средства - источник цен формируется перечень запасных частей, отсортированный по базовым ценам на запасные части в порядке возрастания.

Каждый из сформированных перечней запасных частей разбивается на 10 равных по количеству запасных частей групп. В каждой группе определяются 3

запасные части для установления поправочного коэффициента. В выборку из 3 запасных частей включаются запасные части с установленной:

минимальной ценой;

ценой соответствующей середине вариационного ряда;

максимальной ценой.

Для каждой запасной части, определенной в соответствии с абзацем вторым пункта 7.2.1.4. Методики, определяется средняя цена как минимум в 5 интернет-магазинах (торговая организация, предназначенная для предоставления покупателю посредством информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» сведений, необходимых при совершении покупки, в том числе об ассортименте товаров, ценах, продавце, способах и условиях оплаты и сроках доставки, для приема от покупателей посредством информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» сообщений о намерении приобрести товары, а также для обеспечения возможности доставки товаров продавцом либо его подрядчиком по указанному покупателем адресу либо до пункта самовывоза) со сроком поставки до 14-ти дней с учетом стоимости доставки в столицу субъекта Российской Федерации.

В исследуемых интернет-магазинах должна быть размещена следующая информация:

фирменное наименование (наименование) интернет-магазина;

стоимость услуги по доставке товаров (или порядок ее расчета);

предполагаемые сроки доставки товаров (или порядок их расчета).

При исследовании не учитывается информация интернет-магазинов, с даты регистрации которых как юридического лица или индивидуального предпринимателя прошло менее 1 года;

Средняя цена запасной части определяется как третья минимальная цена из цен 5 интернет-магазинов (в случае, если в рамках исследования найдено менее 5 цен, то средняя цена запасной части определяется как максимальная из найденных цен).

Расчет поправочного коэффициента для каждой из групп осуществляется в следующем порядке:

определяется общая стоимость базовых цен 5 запасных частей для каждой из групп;

определяется общая стоимость средних цен 5 запасных частей для каждой из групп.

Поправочный коэффициент устанавливается равным отношению общей стоимости средних цен 5 запасных частей к общей стоимости базовых цен 5 запасных частей.

7.2.1.5. В Справочник для каждого субъекта Российской Федерации для каждой запасной части включается цена, определенная как произведение базовой цены запасной части и поправочного коэффициента, рассчитанного для каждого субъекта Российской Федерации.

При осуществлении запроса через информационно-телекоммуникационную сеть «Интернет» Справочником в обязательном порядке предоставляется следующая информация:

номер «оригинальной» запасной части;

номер «неоригинальной» запасной части (определенная в соответствии с пунктом 7.2.1.2. Методики);

базовая цена;

поправочный коэффициент;

установленная цена на запасную часть.

7.2.1.6. Профессиональное объединение страховщиков в течение 3 календарных дней после проведения исследования цен на запасные части публикует на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» проект Справочника, а также сообщение, содержащее информацию о начале сбора замечаний и предложений в части установленных цен в проекте справочника, о сроке их сбора.

Профессиональное объединение страховщиков рассматривает поступившие от экспертов-техников (экспертных организаций) замечания и

предложения в части установленных цен в проектах Справочниках. Срок направления замечаний и предложений не может превышать 14 календарных дней со дня обеспечения доступа к информации в проектах Справочников.

По итогам рассмотрения замечаний и предложений, поступивших от экспертов-техников (экспертных организаций), профессиональное объединение страховщиков составляет отчет с указанием сведений об их учете или причинах отклонения, и не позднее 12 календарных дней со дня окончания срока направления замечаний и предложений размещает его на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» информацию о рассмотрении поступивших замечаний.

7.2.2. В отношении стоимости единицы по выполнению работ – нормочаса Справочник формируется исходя из следующих положений:

первичными источниками стоимости являются данные страховщиков, осуществляющих добровольное страхование средств наземного транспорта (за исключением средств железнодорожного транспорта);

данные о стоимости нормочаса собираются в каждом субъекте Российской Федерации по каждой марке, для которой формируются Справочники средней стоимости запасных частей;

для каждой марки в каждом субъекте Российской Федерации определяется минимальная и максимальная цена стоимости нормочаса на основе данных, представленных страховщиками, осуществляющими добровольное страхование средств наземного транспорта (за исключением средств железнодорожного транспорта).

В случае если в отношении какой-либо марки в каком-либо субъекте Российской Федерации страховщиками, осуществляющими добровольное страхование средств наземного транспорта (за исключением средств железнодорожного транспорта), не представлены данные, то в отношении такой марки в таком субъекте Российской Федерации:

минимальная цена стоимости нормочаса работ устанавливается в размере

среднего арифметического значения всех минимальных цен стоимости нормочаса в отношении такой марки во всех субъектах Российской Федерации;

максимальная цена стоимости нормочаса устанавливается в размере среднего арифметического значения всех максимальных цен стоимости нормочаса в отношении такой марки во всех субъектах Российской Федерации.

Максимальная и минимальная стоимость нормочаса округляется до целых десяти рублей по правилам математического округления.

Профессиональное объединение страховщиков вправе использовать данные о стоимости нормочаса полученные от станций технического обслуживания.

Считаются недостоверными и не используются для дальнейших расчетов полученные от станции технического обслуживания данные, которые:

ниже минимальной цены стоимости нормочаса, определенной в отношении такой марки в таком субъекте Российской Федерации по данным страховщиков, осуществляющих добровольное страхование средств наземного транспорта (за исключением средств железнодорожного транспорта);

на 20% выше максимальной цены стоимости нормочаса, определенной в отношении такой марки в таком субъекте Российской Федерации по данным страховщиков, осуществляющих добровольное страхование средств наземного транспорта (за исключением средств железнодорожного транспорта).

Стоимость нормочаса в отношении марки в субъекте Российской Федерации устанавливается как медиана цен, полученных от станций технического обслуживания.

Для марок, по которым отсутствует информация от станций технического обслуживания в субъекте Российской Федерации, стоимость нормочаса по такой марке в таком субъекте Российской Федерации устанавливается в размере максимальной цены стоимости нормочаса, определенной по данным страховщиков, осуществляющих добровольное страхование средств наземного

транспорта (за исключением средств железнодорожного транспорта).

7.2.3. В отношении средней стоимости материалов для ремонта транспортных средств Справочник формируется, исходя из следующих положений:

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 розничной цены официальных поставщиков (представительств изготовителей) на территории Российской Федерации. При отсутствии официального представителя изготовителя материала или наличии нескольких поставщиков в качестве средней принимается минимальная рекомендованная розничная цена;

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

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 изготовителей) соответствующего материала.

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 изготовителями транспортных средств, лакокрасочных и других материалов, баз данных и иной информации.

7.4. Профессиональное объединение страховщиков осуществляет актуализацию Справочников один раз в три месяца. При осуществлении

актуализации Справочников профессиональное объединение страховщиков использует, в том числе результаты исследований, поступившие в соответствии с пунктом 7.7. настоящей Методики.

7.5. Профессиональное объединение страховщиков обеспечивает возможность использования Справочников в программных автоматизированных комплексах, применяемых для расчета расходов на восстановительный ремонт страховщиками или экспертами - техниками (экспертными организациями) и доступ неограниченного круга лиц к информации из Справочников по индивидуальным запросам через информационно- телекоммуникационную сеть «Интернет».

7.6. Профессиональное объединение страховщиков обязано размещать на своем официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» отчеты о проведении исследования цен на запасные части, материалы и нормо-часы работ. В отчете должна размещаться следующая информация:

период проведения исследования цен;

перечень источников, цены которых на запасные части, материалы и нормочасы работ использовались при проведении исследования.

7.7. В случае возникновения сомнения в актуальности содержащейся в Справочнике информации эксперт–техник (экспертная организация) вправе самостоятельно провести исследование в отношении конкретной запасной части (детали, узла, агрегата). При этом эксперт-техник (экспертная организация) вправе использовать полученные самостоятельно данные только при совпадении одновременно следующих условий:

исследование проведено в соответствии с настоящей Методикой;

полученная средняя стоимость запасной части (детали, узла, агрегата) отличается от содержащегося в Справочнике значения более чем на 33 %;

результаты исследования с приложением источников получения информации направлены экспертом-техником (экспертной организацией) в

профессиональное объединение страховщиков, не позднее трех рабочих дней со дня оформления экспертного заключения, содержащего указанное исследование, способом, позволяющим достоверно подтвердить факт направления (на бумажном носителе или в электронном виде);

результаты исследования, источники получения информации, а также документы, подтверждающие исполнение экспертом-техником (экспертной организацией) требования абзаца 4 настоящего пункта, приложены к экспертному заключению.

При выявлении профессиональным объединением страховщиков нарушений требований пункта 7.7. настоящей Методики, профессиональное объединение страховщиков направляет представленные экспертом-техником результаты исследования в Межведомственную аттестационную комиссию осуществляющую профессиональную аттестацию экспертов-техников.

Глава 8. Порядок определения величины утраты товарной стоимости в результате повреждения и последующего ремонта транспортного средства

8.1. УТС рассчитывается для транспортных средств, находящихся как в поврежденном, так и в отремонтированном состоянии (при возможности установить степень повреждения).

8.2. УТС рассчитывается для транспортных средств, при осмотре которых выявлена необходимость выполнения одного из следующих видов ремонтных воздействий или установлен факт их выполнения:

устранение перекоса кузова (проема) или рамы транспортного средства;

замена несъемных элементов кузова транспортного средства (полная или частичная);

ремонт съемных или несъемных элементов кузова (включая оперение) транспортного средства (в том числе пластиковых капота, крыльев, дверей,

крышки багажника);

полная или частичная окраска наружных (лицевых) поверхностей кузова транспортного средства, бамперов;

полная или частичная разборка салона транспортного средства, вызывающая нарушение качества заводской сборки.

8.3. Утрата товарной стоимости не рассчитывается, если:

срок эксплуатации легковых автомобилей превышает пять лет;

легковые автомобили эксплуатируются в качестве такси и срок эксплуатации превышает 2,5 года;

срок эксплуатации грузовых транспортных средств превышает 3 года;

срок эксплуатации грузовых транспортных средств, выполняющих вспомогательные функции при обеспечении технологических процессов (генераторы, передвижные мастерские и т.п. техника, установленная на шасси грузовых автомобилей и др.) превышает гарантийный срок;

срок эксплуатации автобусов превышает 1 год для автобусов, работающих в интенсивном режиме (используемых в качестве маршрутного общественного транспорта) эксплуатации и 3 года – для других автобусов.

в случае замены кузова до оцениваемых повреждений (за исключением кузова грузового транспортного средства, установленного на раме за кабиной;

на момент повреждения на транспортном средстве имелись коррозионные повреждения.

8.4. Утрата товарной стоимости не рассчитывается при замене и ремонте отдельных элементов, если:

имело место незначительное повреждение элемента, требующее ремонта без нагрева и реставрации (устранение повреждения первой категории сложности);

поврежденный в результате страхового случая элемент ремонтировался (заменялся) ранее или требовал ремонта (замены) по причинам, не связанным с

данным страховым случаем (имеются коррозионные повреждения (разрушения) или их следы, неустраненные повреждения или следы ремонта (замены) этого элемента после предыдущих происшествий).

8.5. Нижеуказанные повреждения не требуют расчета утраты товарной стоимости вследствие исследуемого происшествия, а их наличие до исследуемого происшествия не обуславливает отказ от расчета УТС при таких повреждениях:

эксплуатационных повреждениях лакокрасочного покрытия в виде меления, трещин, а также повреждений, вызванных механическими воздействиями – незначительных по площади сколов, рисок, не нарушающих защитных функций лакокрасочного покрытия составных частей оперения;

одиночного эксплуатационного повреждения оперения кузова (кабины) в виде простой деформации, не требующего окраски площадью не более 0,25 дм²;

повреждения, которые приводят к замене отдельных составных частей, которые не нуждаются в окрашивании и не ухудшают внешний вид транспортного средства (стекло, фары, бампера неокрашиваемые, пневматические шины, колесные диски, внешняя и внутренняя фурнитура и т.п.). Если, кроме указанных составных частей, повреждены составные части кузова, рамы, кабины или детали оперения – крылья съемные, капот, двери, крышка багажника, то расчет величины утраты товарной стоимости должен учитывать все повреждения составных частей в комплексе.

в случае окраски молдингов, облицовок, накладок, ручек, корпусов зеркал и других мелких наружных элементов, колесных дисков.

8.6. Величина утраты товарной стоимости зависит от вида, характера и объема повреждений и ремонтных воздействий по их устранению.

Величина утраты товарной стоимости при повреждении транспортного средства определяется в отношении каждого поврежденного элемента и рассчитывается по формуле:

$$C_{\text{УТС}} = C_{\text{КТС}} \cdot \frac{\sum K_{\text{УТС}i}}{100\%},$$

где:

$C_{\text{УТС}}$ – величина утраты товарной стоимости;

$C_{\text{КТС}}$ – стоимость транспортного средства на момент повреждения, рублей;

$K_{\text{УТС}i}$ – коэффициент утраты товарной стоимости по i -му элементу транспортного средства, по ремонтному воздействию в соответствии с приложением 10 к настоящей Методике, процентов.

8.7. При замене сопряженных элементов кузова, соединенных между собой с помощью неразъемного соединения (сварка, склейка и т.п.), для исключения двойного учета влияния одного и того же воздействия к сумме коэффициентов утраты товарной стоимости по позиции «Замена» для группы этих элементов должен быть применен коэффициент 0,8.

8.8. При ремонте съемной составной части сумма стоимости ремонта (включая стоимость разборки для ремонта и при необходимости снятия детали для ремонта) и величины утраты товарной стоимости (без учета утраты товарной стоимости вследствие окраски) не должна превышать суммы стоимости этой составной части (с учетом коэффициента износа) и стоимости работ по ее замене.

8.9. Значение коэффициента утраты товарной стоимости при подетальной окраске наружных поверхностей кузова транспортного средства рассчитывается с учетом количества окрашиваемых кузовных составных частей и бамперов по формуле:

$$K_{\text{УТСокр}} = K_{\text{УТСокр}(1)} + K_{\text{УТСокр}(N-1)} \cdot (N - 1), \%$$

где:

$K_{\text{УТСокр}}$ – коэффициент утраты товарной стоимости при поэлементной окраске наружных элементов;

$K_{\text{УТСокр}(1)}$ – коэффициент утраты товарной стоимости по окраске первой кузовной составной части или бампера, в соответствии с приложением 10 к

настоящей Методике, процентов;

$K_{\text{утСокр}(N-1)}$ – коэффициент утраты товарной стоимости по окраске второй и каждой следующей кузовной составной части или бампера в соответствии с приложением 10 к настоящей Методике, процентов;

N – количество окрашиваемых составных частей, по которым рассчитывается утрата товарной стоимости.

8.10. При учете утраты товарной стоимости для узлов в сборе недопустимо дополнительно применять утрату товарной стоимости для их частей.

Глава 9. Заключительные положения

9.1. Настоящее Положение в соответствии с решением Совета директоров Банка России (протокол заседания Совета директоров Банка России от _____ 2019 года № ___) вступает в силу через 90 дней после его официального опубликования.

9.2. Настоящее Положение применяется при определении размера расходов на восстановительный ремонт в связи с дорожно-транспортными происшествиями, имевшими место после дня его вступления в силу.

9.3. Действующие на дату вступления в силу настоящего Положения Справочники подлежат актуализации в соответствии с требованиями Главы 7 настоящей Методики не позднее шести месяцев с даты их последней актуализации.

9.4. Со дня вступления в силу настоящего Положения признать утратившим силу Положение Банка России от 19 сентября 2014 года № 432-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства», зарегистрированное Министерством юстиции Российской Федерации 3 октября 2014 года № 34245 («Вестник Банка России» от 8 октября 2014 года).

Председатель
Центрального банка
Российской Федерации

Э.С. Набиуллина

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.

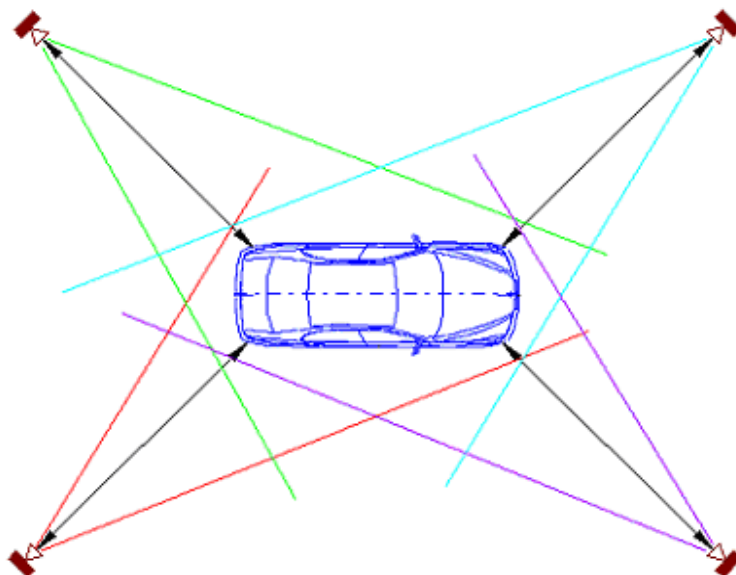


Рис. 1. Схема выполнения фотосъемки поврежденного транспортного средства (общего вида).

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).

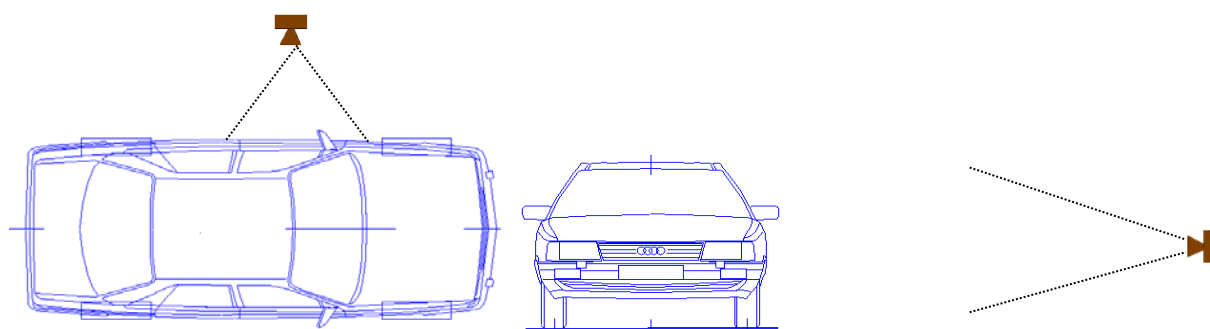


Рис. 2. Схема выполнения фотосъемки поврежденной левой передней двери.

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 электронной форме размещаются на электронном носителе и прилагаются к заключению. Электронные файлы фотографий не должны подвергаться редактированию (должны быть сохранены exif-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 Положению Банка России от №
«О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт в
отношении поврежденного транспортного
средства»

Типовые определения и характеристики повреждений транспортного средства

| № 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 Положению Банка России от №
«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
изготовителей**

| № п/п | Площадь повреждения, (кв. м.) | Необходимое время ¹ (нормочас) | | |
|-------|----------------------------------|---|--|---|
| | | 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) 4,5 | Сложного (каркас кузова – более двух проемов с панелями пола, крыши или лонжеронами) 8,0 |

¹ Необходимое время приведено без учета подготовительно-заключительных работ.

² Категория сложности не связана с нормированием ремонтов транспортных средств российских изготовителей (ремонт № 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 Положению Банка России от №
«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 изделия (детали, узла, агрегата) величины пробега и срока эксплуатации транспортного средства для различных категорий (видов) и марок транспортных средств

| № п/п | Категория (вид) транспортного средства | Марка транспортного средства | Δ_T | Δ_L |
|-------|--|--|------------|------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Легковые автомобили | ВАЗ (Lada), ГАЗ, ЗАЗ, ТагАЗ, УАЗ, ИЖ, АЗЛК | 0,057 | 0,0030 |
| | | Brilliance, BYD, Chery, Changan, Derways, Daewoo, Doninvest (Донинвест), FAW, Geely, Great Wall, Hafei, Haima, Lifan, Luxgen, Xin Kai, Dacia, Iran Khodro | 0,057 | 0,0029 |
| | | Alfa Romeo, Audi, Aston Martin, Bentley, BMW, Bugatti, Ferrari, Jaguar, Maserati, Porsche, Mercedes-Benz, Mini, Rover, Citroen, Fiat, Ford, Opel, Peugeot, Renault, Saab, SEAT, Skoda, Volkswagen, Volvo, Land Rover | 0,042 | 0,0023 |
| | | Acura, Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Hummer, Infiniti, Jeep, Lexus, Lincoln, Mercury, Pontiac | 0,045 | 0,0024 |
| | | Hyundai, Kia, Ssang Yong, Chevrolet Niva | 0,052 | 0,0026 |
| | | Daihatsu, Datsun, Honda, Isuzu, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota | 0,044 | 0,0025 |
| | | Прочие легковые автомобили | 0,55 | 0,0028 |
| | | Производства СССР, России и стран СНГ | 0,077 | 0,0023 |

| | | | | |
|----|---|--|-------|--------|
| | | независимо от марки | | |
| 2 | Грузовые автомобили (бортовые автомобили, фургоны, самосвалы, тягачи) | Иностраных изготовителей, кроме стран СНГ, независимо от марки | 0,072 | 0,0017 |
| 3 | Грузовые автомобили (бортовые автомобили, фургоны, самосвалы, тягачи) | Независимо от марки | 0,113 | 0,0008 |
| 4 | Автобусы | Независимо от марки | 0,098 | 0,0008 |
| 5 | Троллейбусы и вагоны трамваев | Независимо от марки | 0,09 | 0 |
| 6 | Прицепы и полуприцепы для грузовых автомобилей | Независимо от марки | 0,06 | 0 |
| 7 | Прицепы для легковых автомобилей и жилых автомобилей (типа автомобиль-дача) | Независимо от марки | 0,07 | 0 |
| 8 | Мотоциклы | Независимо от марки | 0,09 | 0 |
| 9 | Скутеры, мопеды, мотороллеры | Независимо от марки | 0,15 | 0 |
| 10 | Сельскохозяйственные тракторы, самоходная сельскохозяйственная, пожарная, коммунальная, погрузочная, строительная, дорожная, землеройная техника и иная техника на базе автомобилей и иных самоходных баз | Независимо от марки | 0,04 | 0 |
| 11 | Велосипеды | Независимо от марки | 0,04 | 0 |

».

Приложение 5
к Положению Банка России от №
«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

| № п/п | Наименование и характеристика основания для определения дополнительного индивидуального износа | Значение коэффициента дополнительного к расчетному, % |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| Факторы дополнительного повышения износа | | |
| 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 поверхности | 45,0 |
| 7 | Повреждение внешней текстуры (фактуры) неокрашенных частей пластиковой детали (не в зоне повреждения в дорожно-транспортном происшествии) | 40,0 |

Приложение 6
к Положению Банка России от №
«О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт в
отношении поврежденного транспортного
средства»

**Номенклатура
комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), для которых устанавливается
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 7
к Положению Банка России от №
«О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного транспортного
средства»

**Справочные данные о среднегодовых пробегах транспортных средств
(в тыс. км.)**

| № п/п | Территория преимущественного использования транспортного средства | Легковые транспортные средства физических лиц | Легковые транспортные средства юридических лиц (кроме такси) и ведомственные автобусы | Грузовые транспортные средства | Легковые транспортные средства – такси, 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 | Республика 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, Кропоткин, Крымск, Курганинск, Лабинск, Славянск-на-Кубани, Тимашевск, Тихорецк, Армавир, Сочи, Туапсе, Анапа, Геленджик | 16,0 | 24,0 | 55,0 | 80,0 |

| | | | | | |
|------|---|------|------|------|------|
| 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 населенные пункты | 12,0 | 20,0 | 55,0 | 70,0 |
| 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 8
к Положению Банка России от №
«О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт в
отношении поврежденного транспортного
средства»

Значения коэффициента K_v , учитывающего срок эксплуатации транспортного средства на момент повреждения и спрос на его неповрежденные части, узлы, агрегаты и детали

| № 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 9
к Положению Банка России от №
«О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного транспортного
средства»

**Значения коэффициента $K_{оп}$, 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 |
|---|--|--|
| 1 | 2 | 3 |
| 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 |

«Приложение 10
к Положению Банка России от №
«О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного транспортного
средства»

Процентное соотношение стоимости неповрежденных элементов легковых автомобилей, а также малотоннажных грузовых автомобилей на базе легковых к стоимости транспортного средства в неповрежденном виде

Таблица 1

| № п/п | Наименование агрегата, узла, детали | Процентное соотношение стоимости неповрежденных элементов к стоимости транспортного средства в неповрежденном виде, % |
|---------|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
| 1 | Кузовные детали, экстерьер, интерьер | 50 (45 ¹) |
| 1.1 | Передняя часть | 14 |
| 1.1.1 | Капот | 1,9 |
| 1.1.2 | Крыло переднее (за 1 шт.) | 0,8 |
| 1.1.3 | Бампер передний (в сборе с усилителем, накладками и молдингами, спойлером) | 1,9 |
| 1.1.4 | Решетка (облицовка) радиатора | 0,8 |
| 1.1.5 | Лонжерон передний (за 1 шт.) | 0,8 |
| 1.1.6 | Брызговик крыла (за 1 шт.) | 1,4 |
| 1.1.7 | Стекло ветрового окна | 1,7 |
| 1.1.8 | Рамка радиатора | 1,4 |
| 1.1.9 | Щиток передка | 0,3 |
| 1.2 | Задняя часть | 12 (14 ¹) |
| 1.2.1 | Бампер задний | 1,6 |
| 1.2.2 | Крыло заднее (боковина ¹) в сборе с арками (за 1 шт.) | 2,1 (3,1 ¹) |
| 1.2.3 | Стекло окна задка | 1,9 |
| 1.2.4 | Панель задка | 0,8 |
| 1.2.5 | Пол багажника | 0,8 |
| 1.2.6 | Облицовка багажника | 1,1 |
| 1.2.7 | Крышка багажника (дверь задка) | 1,6 |
| 1.3 | Средняя часть | 24 (17 ¹) |
| 1.3.1 | Передняя стойка боковины (за 1 шт.) | 1,4 |
| 1.3.2 | Средняя стойка боковины с порогом и частью пола (за 1 шт.) | 1,4 (0 ¹) |
| 1.3.3 | Облицовки стоек боковины, порогов, уплотнители, центральная консоль, противосолнечные козырьки, плафоны освещения, коврики пола, зеркало заднего вида | 2,5 (2,1 ¹) |
| 1.3.4 | Двери в сборе с арматурой (за 1 шт.) | 1,9 |
| 1.3.4.1 | Арматура дверей (за 1 дверной комплект) | 0,5 |
| 1.3.5 | Сиденья (все) | 1,1 |
| 1.3.6 | Панель крыши в сборе с обивкой, поперечинами и верхними частями стоек | 3,5 |
| 1.3.6.1 | Обивка панели крыши | 0,8 |
| 1.3.7 | Панель приборов в сборе со щитком приборов, с решетками, вещевым ящиком, карманами и так далее | 2,5 |
| 1.3.8 | Ремень безопасности передний (за 1 шт.) | 0,3 |
| 1.3.9 | Подушка безопасности пассажирская | 0,6 |
| 1.4. | Рама | 4,0 (для транспортных средств с рамной конструкцией) |
| 2 | Двигатель, навесное оборудование, система охлаждения, впускная и выпускная система | 10,7 (12,7 ²) |

| | | |
|-------|--|--|
| 2.1 | Двигатель в сборе без навесного оборудования | 4,9 |
| 2.1.1 | Клапанная крышка | 0,5 |
| 2.1.2 | Масляный поддон | 0,5 |
| 2.1.3 | Блок цилиндров | 2,2 |
| 2.2 | Дроссельный узел в сборе с заслонкой, клапаном и датчиком | 1,4 |
| 2.3 | Генератор | 0,8 |
| 2.4 | Коллектор впускной | 0,5 |
| 2.5 | Коллектор выпускной | 0,5 |
| 2.6 | Радиатор охлаждения в сборе с кожухами, вентилятором | 0,8 |
| 2.7 | Стартер | 0,5 |
| 2.8 | Короб воздушного фильтра с патрубками | 0,5 |
| 2.9 | Выпускной тракт в сборе | 0,8 |
| 2.10 | Турбокомпрессор (турбонагнетатель) | 1,4 ² |
| 2.11 | Интеркулер | 0,6 ² |
| 3 | Топливная система | 2,5 |
| 3.1 | Бак топливный | 0,7 |
| 3.2 | Система подачи топлива | 1,8 |
| 4 | Трансмиссия (усредненный показатель с учетом всех возможных вариантов трансмиссии) | 4,5 |
| 5 | Подвеска | 10 |
| 5.1 | Подвеска передняя в сборе с поперечиной | 5,5 (4,5 ⁴) |
| 5.2 | Подвеска задняя в сборе с поперечиной | 4,5 (5,5 ⁴) |
| 5.3 | Подвеска в сборе для полноприводных транспортных средств | 10 (5 ⁴ +5 ⁴) |
| 6 | Рулевое управление | 3 |
| 6.1 | Рулевая колонка в сборе с валом | 0,5 |
| 6.2 | Насос гидроусилителя руля | 0,8 |
| 6.3 | Рулевой механизм | 1,2 |
| 6.4 | Рулевое колесо в сборе с подушкой безопасности | 0,5 |
| 6.4.1 | Подушка безопасности водительская | 0,3 |
| 7 | Тормозная система | 3,5 |
| 7.1 | Главный тормозной цилиндр | 0,5 |
| 7.2 | Тормозной механизм колеса (за каждый колесный узел) | 2,0 |
| 7.3 | Ручной (ножной) тормоз | 0,3 |
| 7.4 | Блок управления антиблокировочной системы | 0,7 |
| 8 | Электрооборудование | 13,6 |
| 8.1 | Провода свечные с катушками (комплект) | 0,5 |
| 8.2 | Монтажный блок | 0,5 |
| 8.3 | Блок управления двигателем | 1 |
| 8.4 | Фонари задние (за 1 шт.) | 0,5 |
| 8.5 | Электропривод зеркал заднего вида боковые (за 1 шт.) | 0,8 |
| 8.6 | Блок отопителя салона в сборе (корпус, двигатель, радиаторы) | 2,1 |
| 8.7 | Насос кондиционера | 0,5 |
| 8.8 | Конденсатор в сборе с осушителем, кожухом, вентилятором, трубками | 0,6 |
| 8.9 | Фары (за 1 шт.) | 1,1 |
| 8.10 | Провода двигателя внутреннего сгорания | 0,9 |
| 8.11 | Провода панели приборов | 0,8 |
| 8.12 | Остальные провода (все) | 0,3 |
| 8.13 | Фара противотуманная (за 1 шт.) | 0,8 |
| 9 | Прочее | 2,2/7,2 ¹ /6,8 ² /2,4 ³ |

- ¹ Значение для автомобилей с двумя боковыми дверьми.
- ² Значение для автомобилей, оснащённых двигателем с турбо-наддувом.
- ³ Значение для автомобилей, оснащенных двигателем с турбо-наддувом, с двумя боковыми дверьми.
- ⁴ Значение для автомобилей с полным приводом колес.

Процентное соотношение стоимости неповрежденных деталей грузовых автомобилей к стоимости транспортного средства в неповрежденном виде

Таблица 2

| № п/п | Наименование агрегата, узла, детали | Процентное соотношение стоимости неповрежденных элементов к стоимости транспортного средства в неповрежденном виде, % | | | | | |
|--------|--|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------------------|
| | | Тип транспортного средства | | | | | |
| | | Бортовой автомобиль | Фургон | Самосвал | Рефрижератор | Кран-манипулятор | Седельный тягач |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | Кабина в металле, внешнее и внутреннее оборудование и облицовка кабины, бампер | 24 (26 ¹) | 23 (25 ¹) | 22 (24 ¹) | 21 (23 ¹) | 19 (21 ¹) | 26 (28 ¹) |
| 1.1 | Бампер передний | 1 | 1 | 0,9 | 0,9 | 0,8 | 1 |
| 1.2 | Капот | 1,3 (3,3 ¹) | 1,2 (3,2 ¹) | 1,2 (3,2 ¹) | 1,1 (3,1 ¹) | 1,0 (3,0 ¹) | 1,2 (3,2 ¹) |
| 1.3 | Решетка (облицовка) радиатора | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 |
| 1.4 | Стекло ветрового окна | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,5 |
| 1.5 | Блок подрулевых переключателей | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,5 |
| 1.6 | Стекло окна задка | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| 1.7 | Отопитель кабины в сборе | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,8 |
| 1.8 | Спойлеры, накладки, облицовка кабины наружная | 2,8 | 2,6 | 2,5 | 2,3 | 2,0 | 2,6 |
| 1.9 | Внутренняя облицовка стоек боковины, порогов, уплотнители, центральная консоль, противосолнечные козырьки, плафоны освещения, коврики пола, зеркало заднего вида | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,6 |
| 1.10 | Двери в сборе с арматурой (за 1 шт.) | 2,1 | 2,0 | 1,9 | 1,8 | 1,6 | 2,1 |
| 1.10.1 | Стеклоподъемник | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| 1.11 | Сиденья (все) | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,8 |
| 1.12 | Панель приборов в сборе со щитком приборов, с решетками, вещевым ящиком, карманами и так далее | 1,3 | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 1,2 |
| 1.12.1 | Щиток приборов | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 |
| 1.13 | Зеркала заднего вида основные (за 1 шт.) | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,7 |
| 1.14 | Опора кабины (за 1 шт.) | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |

| | | | | | | | |
|-------|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 1.15 | Стеклоочистители ветрового окна (мотор, привод, рычаги и щетки) | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| 1.16 | Фара основная (за 1 шт.) | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,6 |
| 1.17 | Фонари габаритные, стоп-сигнала, указателя поворота, противотуманные (за 1 шт.) | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| 1.18 | Подножка кабины (за 1 шт.) | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 |
| 1.19 | Жгут проводов кабины, блоки реле, датчики, предохранители | 2,5 | 2,3 | 2,1 | 2,0 | 1,7 | 2,3 |
| 2 | Двигатель в сборе с навесным оборудованием, системой охлаждения, впускной и выпускной системами | 34 | 33 | 31 | 31 | 29 | 36 |
| 2.1 | Двигатель в сборе без навесного оборудования | 21 | 20 | 18 | 18 | 16 | 23 |
| 2.1.1 | Клапанная крышка | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2.1.2 | Масляный поддон | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2.1.3 | Блок цилиндров | 14 | 13 | 11 | 11 | 9 | 16 |
| 2.2 | Генератор | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| 2.3 | Коллектор впускной | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| 2.4 | Коллектор выпускной | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| 2.5 | Система селективной каталитической нейтрализации выхлопных газов (бак, змеевик, насосы, форсунка, блок управления) | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| 2.6 | Радиатор охлаждения в сборе с кожухами, вентилятором | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 |
| 2.6.1 | Вентилятор с кожухами | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 |
| 2.7 | Провода двигателя внутреннего сгорания | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| 2.8 | Система кондиционирования (конденсатор, испаритель, осушитель, насос, трубки) | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 |
| 2.9 | Стартер | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2.10 | Короб воздушного фильтра с патрубками | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 |
| 2.11 | Труба выхлопная | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2.12 | Турбокомпрессор (турбонагнетатель) | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 |
| 2.13 | Интеркулер | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 |
| 3 | Топливная система | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 |
| 4 | Трансмиссия (усредненный показатель с учетом всех возможных вариантов трансмиссии) | 10 | 9 | 8 | 8 | 7 | 9 |

| | | | | | | | |
|-------|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 5 | Подвеска | 10 | 9 | 8 | 9 | 8 | 9 |
| 6 | Рулевое управление | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 6.1 | Рулевая колонка в сборе с валом | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| 6.2 | Насос гидроусилителя руля | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 6.3 | Рулевой механизм | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 |
| 6.4 | Рулевое колесо в сборе с подушкой безопасности | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| 6.4.1 | Подушка безопасности водительская | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| 7 | Тормозная система | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 3 |
| 8 | Кузов (седельно-сцепное устройство тягача) | 5 | 9 | 14 | 16 | 24 | 3 |
| 9 | Рама | 5 | 5 | 5 | 3 | 3 | 5 |
| 10 | Прочее | 3 (1 ¹) | 3 (1 ¹) | 3 (1 ¹) | 3 (1 ¹) | 3 (1 ¹) | 3 (1 ¹) |

¹ Значение для автомобилей капотной компоновки.

**Процентное соотношение стоимости узлов, агрегатов мотоциклов, мопедов
и скутеров к стоимости транспортного средства в неповрежденном виде**

Таблица 3

| № п/п | Наименование агрегата, узла, детали | Процентное соотношение стоимости неповрежденных элементов к стоимости транспортного средства в неповрежденном виде, % | |
|----------|--|---|--------------------|
| | | Мотоциклы | Мопеды, скутеры |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Силовой агрегат в сборе (двигатель, трансмиссия, навесное оборудование (если не указано отдельно)) | 14,00 | 30,00 |
| 1.1 | Головка блока цилиндров в сборе | 3,00 | - |
| 1.2 | Боковая крышка двигателя (за 1 ед.) | 0,60 | |
| 1.3 | Генератор, реле-регулятор | 1,00 | |
| 1.4 | Стартер | 1,00 | |
| 1.5 | Комплект сцепления | 0,70 | |
| 1.6 | Блок управления | 2,00 | |
| 1.7 | Прочие детали силового агрегата | 5,70 | |
| 2 | Система подачи топлива | - | 1,00 |
| 2.1 | Карбюраторы (за комплект) | 2,00 | - |
| 2.2 | Инжектор, впрыск | 3,00 | |
| 2.3 | Воздушный фильтр в сборе (с воздуховодами) | 0,50 | |
| 3 | Система охлаждения двигателя | - | - |
| 3.1 | Радиатор с вентилятором, масляный радиатор (за 1 ед.) | 2,00 | |
| 3.2 | Насос | 1,00 | |
| 3.3 | Термостат, шланги, расширительный бачок, другие детали | 1,00 | |
| 4 | Выхлопная система | - | - |
| 4.1 | Выхлопная система в сборе стоковая | 3,00 | 3,00 |
| 4.2 | Выхлопная система прямоточная (тюнинг) из карбона или титана премиум-сегмента | - | 5,00 |
| 4.2.1 | В сборе: приемные трубы, глушители, блок управления двигателем, необходимые крепежи и заглушки | 13,00 | - |
| 4.2.2 | Только глушители | 3,00 | |
| 4.3 | Нестокковые глушители малоизвестных изготовителей бюджетных моделей | 1,20 | |
| 5 | Рама | - | 10,00 |
| 5.1 | Рама стальная трубчатая | 13,00 | 10,00 |
| 5.2 | Рама алюминиевая литая | 20,00 | - |
| 5.2.1 | Основная часть | 16,00 | |

| | | | |
|-------|---|------|-------|
| 5.2.2 | Хвостовая часть | 4,00 | |
| 6 | Передняя подвеска | - | 10,00 |
| 6.1 | Амортизатор передней подвески в сборе (за 1 ед.) | 2,50 | - |
| 6.2 | Амортизатор передней подвески с полным набором регулировок или амортизатор премиум-сегмента (за 1 ед.) | 4,00 | |
| 6.3 | Нижняя траверса | 1,00 | |
| 6.4 | Верхняя траверса | 0,90 | |
| 6.5 | Демпфер руля | 1,00 | |
| 7 | Колесо переднее (диск и шина) | 5,00 | 3,00 |
| 8 | Задняя подвеска, привод | - | 5,00 |
| 8.1 | Маятник в сборе (без амортизатора), цепной привод | 2,50 | - |
| 8.2 | Маятник в сборе (без амортизатора), карданный привод | 5,00 | |
| 8.3 | Амортизатор задней подвески (за 1 ед.) | 2,00 | |
| 8.4 | Амортизатор задней подвески с полным набором регулировок или амортизатор премиум-сегмента (за 1 ед.) | 3,00 | |
| 9 | Колесо заднее (диск и шина) | 5,00 | 3,00 |
| 10 | Руль (или клипоны) с ручками | 1,00 | 2,00 |
| 11 | Навесное оборудование руля | - | - |
| 11.1 | Тормозная машинка в сборе (рычаг, главный тормозной цилиндр, бачок), привод акселератора, пульт управления на правой ручке руля, грузик балансировочный | 1,50 | 3,00 |
| 11.2 | Машинка сцепления в сборе (рычаг, цилиндр сцепления, бачок, шланги или тросы привода), пульт управления на левой ручке, грузик балансировочный | 1,50 | 3,00 |
| 12 | Тормозная система | - | - |
| 12.1 | Тормозная система переднего колеса (диск, суппорт, шланги), за 1 комплект | 2,00 | 4,00 |
| 12.2 | Тормозная система заднего колеса (диск, суппорт, шланги), за 1 комплект | 1,50 | 4,00 |
| 12.3 | Блок антиблокировочной системы | 1,50 | - |
| 13 | Подножка водителя левая в сборе с кронштейном и рычагом переключения передач | 1,00 | - |
| 14 | Подножка водителя правая в сборе с кронштейном, рычагом заднего тормоза, тормозным цилиндром и бачком | 1,50 | - |
| 15 | Комплект пассажирских подножек с кронштейнами | 1,50 | - |
| 16 | Боковая подножка (подставка) | 0,50 | 1,00 |
| 17 | Бак топливный металлический в сборе (с насосом, крышкой, накладками и прочим) | 3,50 | - |
| 18 | Бак топливный пластиковый в сборе (с насосом, крышкой и прочим) | 2,00 | 4,00 |
| 19 | Седло (в сборе) | 0,60 | 3,00 |

| | | | |
|------|---|-------------------|------|
| 20 | Панель приборов | 3,20 | 5,00 |
| 21 | Световые приборы | - | - |
| 21.1 | Оптика передняя | 1,50 | 3,00 |
| 21.2 | Оптика задняя | 0,50 | 1,00 |
| 21.3 | Комплект передних или задних указателей поворота (за 1 комплект) | 0,50 | 1,00 |
| 22 | Аккумуляторная батарея | 0,20 | 1,00 |
| 23 | Крыло переднее | 0,60 | 2,00 |
| 24 | Крыло заднее (хагер) | 0,20 | - |
| 25 | Зеркало заднего вида (за 1 ед.) | 0,30 | 1,00 |
| 26 | Обтекатели | - | - |
| 26.1 | Передний обтекатель с ветровым стеклом | 2,00 ¹ | 9,00 |
| 26.2 | Передний ветроотражающий козырек на мотоциклах с открытым двигателем | 0,50 ¹ | - |
| 26.3 | Боковой обтекатель в сборе (за 1 сторону) | 2,00 ¹ | 9,00 |
| 26.4 | Нижний обтекатель двигателя | 1,50 ¹ | - |
| 26.5 | Облицовки хвостовой части в сборе (включая держатель номера) | 1,00 ¹ | 9,00 |
| 27 | Прочие неучтенные детали (мелкие облицовочные детали, звуковой сигнал, элементы электросистемы, слайдеры, защитные дуги, багажные кофры и кронштейны для их крепления и другие) | 4,00 | 5,00 |

¹ Для деталей, изготовленных из углеволокна (натуральный карбон, кевлар), применяется повышающий коэффициент 2.».

«Приложение 10
к Положению Банка России от №
«О единой методике определения размера
расходов на восстановительный ремонт
в отношении поврежденного транспортного
средства»

**Коэффициенты утраты товарной стоимости для легковых автомобилей и
грузовых автомобилей на базе легковых**

Таблица 1

| № п/п | Наименование элемента | Значения коэффициента утраты товарной стоимости для различных ремонтных воздействий, % | | |
|-------|--|--|--|---|
| | | Замена | Ремонт № 2 для транспортных средств российских производителей или ремонт на площади 0,04 – 0,15 м ² для транспортных средств иностранных производителей | Ремонт № 3, 4 для транспортных средств российских производителей или ремонт на площади от 0,15 м ² для транспортных средств иностранных производителей |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Передняя часть транспортного средства | | | |
| 1.1 | Капот | - | 0,2 | 0,4 |
| 1.2 | Панель передка (рамка радиатора) в сборе (для съёмных панелей при замене – 0) | 0,3 | 0,2 | 0,3 |
| 1.2.1 | Поперечина передка (рамки радиатора) верхняя | 0,1 | 0,1 | 0,2 |
| 1.2.2 | Поперечина передка (рамки радиатора) нижняя | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| 1.3 | Брызговик облицовки радиатора на разъёмном соединении | 0,1 | 0,1 | 0,2 |
| 1.4 | Брызговик облицовки радиатора на неразъёмном соединении | 0,2 | 0,1 | 0,3 |
| 1.5 | Крыло на разъёмном соединении | - | 0,1 | 0,2 |
| 1.6 | Крыло на неразъёмном соединении | 0,2 | 0,2 | 0,3 |
| 1.7 | Брызговик переднего крыла без лонжерона (в том числе в сборе с верхними усилителями) | 1,0 | 0,4 | 0,6 |
| 1.8 | Лонжерон передний без брызговика крыла | 0,5 | 0,3 | 0,4 |
| 1.9 | Щит передка (в том числе в сборе с надставкой) | 0,5 | 0,2 | 0,5 |

| | | | | |
|--------|--|-----|-----|-----|
| 1.9.1 | Надставка щита передка | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| 1.10 | Короб воздухопритока | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| 1.11 | Панель рамы ветрового окна | 0,6 | 0,2 | 0,4 |
| 1.11.1 | Нижняя часть панели рамы ветрового окна | 0,3 | 0,1 | 0,2 |
| 2 | Средняя часть транспортного средства | | | |
| 2.1 | Дверь боковая | - | 0,2 | 0,3 |
| 2.2 | Панель крыши (в том числе с поперечинами) | 1,2 | 0,4 | 0,7 |
| 2.3 | Панель крыши боковая (конструктивно отдельный элемент) | 0,3 | 0,2 | 0,3 |
| 2.4 | Боковина кузова с задним крылом (конструктивно единый элемент) | 2,0 | - | - |
| 2.4.1 | Боковина кузова без заднего крыла (конструктивно отдельные элементы) | 1,5 | - | - |
| 2.4.2 | Верхняя часть боковины (от передней до задней стойки) | 0,3 | 0,2 | 0,5 |
| 2.4.3 | Стойка боковины передняя (от крыши до порога) | 0,5 | 0,2 | 0,3 |
| 2.4.4 | Стойка боковины задняя (от крыши до порога) | 0,5 | 0,2 | 0,3 |
| 2.4.5 | Стойка ветрового или заднего окна (часть передней или задней стойки боковины или рамки окна) | 0,4 | 0,2 | 0,3 |
| 2.4.6 | Стойка боковины центральная | 0,4 | 0,2 | 0,3 |
| 2.4.7 | Нижняя часть боковины (порог) | 0,2 | 0,2 | 0,3 |
| 2.5 | Панели пола салона | 1,0 | 0,5 | 0,9 |
| 2.6 | Лонжерон, поперечина пола салона | 0,2 | 0,2 | 0,3 |
| 3 | Задняя часть транспортного средства | | | |
| 3.1 | Дверь задка, крышка багажника | - | 0,2 | 0,6 |
| 3.2 | Панель задка (в том числе в сборе с усилителем или поперечиной) | 0,3 | 0,1 | 0,4 |
| 3.3 | Крыло (конструктивно отдельный элемент) | 0,3 | 0,2 | 0,3 |
| 3.4 | Крыло – панель боковины задняя наружная (конструктивно единый элемент с боковиной кузова) | 0,5 | 0,2 | 0,5 |
| 3.5 | Арка заднего колеса в сборе (наружная и внутренняя части, включая заднюю часть внутренней боковины, если конструктивно единый элемент) | 0,3 | 0,2 | 0,3 |
| 3.5.1 | Арка заднего колеса наружная (включая заднюю часть внутренней боковины, если конструктивно единый элемент) | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| 3.5.2 | Внутренняя панель боковины – задняя часть (конструктивно отдельный элемент) | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| 3.6 | Пол багажного отделения с надставками | 0,3 | 0,1 | 0,3 |
| 3.6.1 | Надставка пола багажного отделения боковая или задняя | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| 3.7 | Лонжерон задний | 0,5 | 0,3 | 0,7 |
| 3.8 | Надставка передней поперечины заднего пола (или поперечина с надставкой) | 0,2 | 0,2 | 0,3 |
| 3.9 | Панель рамы окна задка | 0,4 | 0,2 | 0,4 |
| 3.9.1 | Нижняя поперечина рамы окна задка (в том | 0,1 | 0,1 | 0,2 |

| | | | | |
|--------|---|------|------|-----|
| | числе с задней полкой) | | | |
| 3.10 | Рама | - | 0,5 | 1,0 |
| 3.10.1 | Лонжерон рамы | 0,3 | 0,2 | 0,4 |
| 3.10.2 | Поперечина рамы передняя или задняя | 0,3 | 0,15 | 0,3 |
| 3.10.3 | Поперечина тягово-сцепного устройства | 0,3 | 0,15 | 0,3 |
| 4 | Окраска | | | |
| 4.1 | Полная или наружная окраска кузова | 5,0 | - | - |
| 4.2 | Окраска одного наружного элемента кузова | | | |
| 4.2.1 | Окраска первого элемента ($K_{УТСокр(1)}$) | 0,5 | - | - |
| 4.2.2 | Окраска второго и каждого следующего элемента ($K_{УТСокр(N-1)}$) | 0,35 | - | - |
| 5 | Разборка, устранение перекосов | | | |
| 5.1 | Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке салона легкового автомобиля, микроавтобуса, а также при замене рамы | 1,0 | | |
| 5.1.1 | Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке передней части салона легкового автомобиля, микроавтобуса | 0,4 | | |
| 5.1.2 | Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке задней части салона легкового автомобиля, микроавтобуса | 0,2 | | |
| 5.1.3 | Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке верхней или нижней части салона легкового автомобиля, микроавтобуса | 0,15 | | |
| 31 | Перекосы: | | | |
| 31.1 | Несложный | 1,0 | | |
| 31.2 | Средней сложности | 1,5 | | |
| 31.3 | Сложный | 3,0 | | |
| 31.4 | Особо сложный | 4,0 | | |

**Коэффициенты утраты товарной стоимости
для грузовых автомобилей и автобусов**

Таблица 2

| № п/п | Наименование элемента | Значения коэффициента утраты товарной стоимости для различных ремонтных воздействий, % | | |
|-------|-----------------------|--|--|---|
| | | Заме- на | Ремонт № 2 для транс- портных средств российских производителе- лей или ремонт на | Ремонт № 3, 4 для транспортных средств российских производителе- лей или ремонт на |
| | | | | |

| 1 | 2 | 3 | площади 0,04 – 0,15 м ² для транспортных средств иностранных производите- лей | площади от 0,15 м ² для транспортных средств иностранных производите- лей |
|-------|--|--------------|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Передняя часть транспортного средства | | | |
| 1.1 | Капот | - | 0,1 | 0,3 |
| 1.2 | Панель передка (рамка радиатора) в сборе (для съемных панелей – 0) | 0,4 | 0,2 | 0,3 |
| 1.2.1 | Поперечина передка верхняя | 0,1 | 0,1 | 0,3 |
| 1.2.2 | Поперечина передка нижняя | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| 1.3 | Крыло на разъемном соединении (передняя или задняя часть) | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| 1.4 | Крыло на неразъемном соединении (передняя или задняя часть) | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| 1.5 | Брызговик переднего крыла без лонжерона | 0,3 | 0,2 | 0,3 |
| 1.6 | Лонжерон передний без брызговика | 0,5 | 0,3 | 0,7 |
| 1.7 | Лонжерон пола кабины | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| 1.8 | Щит передка (для капотной компоновки) | 0,5 | 0,4 | 0,7 |
| 1.9 | Панель рамы ветрового окна | 0,4 | 0,2 | 0,4 |
| 1.10 | Боковая панель кабины (порог) | 0,7 (0,5) | 0,5 (0,3) | 1,0 (0,5) |
| 1.11 | Дверь кабины | - | 0,1 | 0,2 |
| 2 | Средняя часть транспортного средства | | | |
| 2.1 | Дверь боковая | | 0,1 | 0,2 |
| 2.2 | Панель крыши (с поперечинами) | 1,0 | 0,4 | 1,0 |
| 2.2.1 | Панель крыши передняя (средняя, задняя) | 0,6 | 0,2 | 0,8 |
| 2.3 | Панель крыши боковая (конструктивно отдельный элемент) | 0,5 | 0,3 | 0,5 |
| 2.4 | Боковина кабины или фургона | 1,0 | - | - |
| 2.5 | Боковая панель фургона наружная | 0,5 | 0,3 | 0,5 |
| 2.5.1 | Нижняя часть боковины (порог) | 0,5 | 0,3 (0,5) | 0,5 (0,8) |
| 2.5.2 | Панель порога (с удлинителем) | 0,5 | 0,3 | 0,5 |
| 2.6 | Стойка боковины | 0,3 | 0,3 | 0,5 |
| 2.7 | Усилитель стойки кабины или фургона (за 1 деталь) | 0,3 | 0,2 | 0,3 |
| 2.8 | Пол кабины (передний пол салона) | 1,0 | 0,3 | 0,7 |
| 2.9 | Средний пол салона | 2,0 | 1,0 | 1,5 |
| 2.10 | Лонжерон, поперечина пола салона | 0,3 | 0,2 | 0,3 |
| 2.11 | Арка заднего колеса | 0,3 | 0,3 | 0,4 |
| 3 | Задняя часть транспортного средства | | | |
| 3.1 | Дверь задка (при распашных дверях за каждую) | - | 0,1 | 0,3 |
| 3.2 | Стенка задняя кабины (верхняя или нижняя) | 0,3 | 0,3 | 0,7 |

| | | | | |
|-------|---|-----|-----|-----|
| 3.3 | Пол задний | 0,7 | 0,3 | 0,6 |
| 3.4 | Панель задка | 0,3 | 0,3 | 0,5 |
| 3.5 | Поперечина панели задка | 0,1 | 0,1 | 0,2 |
| 3.6 | Угловая панель боковины | 0,3 | 0,3 | 0,5 |
| 3.7 | Рама | - | 0,7 | 2,0 |
| 3.7.1 | Лонжерон рамы | 0,3 | 0,5 | 1,0 |
| 3.7.2 | Поперечина рамы передняя или задняя | 0,3 | 0,3 | 0,5 |
| 3.7.3 | Поперечина тягово-сцепного устройства | 0,3 | 0,3 | 0,5 |
| 4 | Окраска | | | |
| 4.1 | Полная или наружная окраска кузова (кабины) | 5,0 | - | - |
| 4.2 | Окраска одного наружного элемента кузова | | | |
| 4.2.1 | Окраска первого элемента ($K_{УТСокр(1)}$) | 0,4 | - | - |
| 4.2.2 | Окраска второго и каждого следующего элемента ($K_{УТСокр(N-1)}$) | 0,2 | - | - |
| 5 | Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке оборудования кабины грузового автомобиля или салона микроавтобуса, а также при замене рамы | 1,0 | - | - |
| 6 | Перекосы | | | |
| 6.1 | Несложный | 1,0 | - | - |
| 6.2 | Средней сложности | 2,0 | - | - |
| 6.3 | Сложный | 3,0 | - | - |
| 6.4 | Особо сложный | 5,0 | - | - |

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к проекту положения Банка России «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»

Банк России разработал проект положения Банка России «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства» (далее – Проект положения) в соответствии с пунктом 3 статьи 12.1 Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», а также с учетом пункта 37 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26.12.2017 № 58 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Проект положения подготовлен в целях установления единой методики определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства, методики расчета размера утраченной товарной стоимости при определении размера страхового возмещения по договорам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также признает утратившим силу Положение Банка России от 19.09.2014 № 432-П «О Единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении транспортного средства».

Проект положения распространяется на страховые организации, осуществляющие обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также потерпевших и лиц, осуществляющих независимую техническую экспертизу транспортных средств.

Предложения и замечания по Проекту принимаются с 05.06.2019 по 18.06.2019.

Ответственный за получение предложений и замечаний по данным документам – консультант Департамента страхового рынка Лукьянчиков Алексей Леонидович, адрес электронной почты – lukyanchikoval@cbr.ru.