

## Комментарии

к "Правилам установления размера расходов на материалы и запасные части  
при восстановительном ремонте транспортных средств",  
утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации  
от 24.05.2010г. №361

Москва 2010

### Содержание

Введение	3
Комментарии к "Правилам установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств", утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 мая 2010 г. №361	6
Необходимый и достаточный перечень информационного обеспечения по каждому итоговому расчетному параметру	53
Возможность и порядок поэтапного использования отдельных разделов "Правил	

установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств", связанных с отсутствием информационного обеспечения \_\_\_\_\_ 59

Прочие сведения, имеющие значение при реализации постановления Правительства Российской Федерации от 24.05.2010г. №361 и "Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" \_\_\_\_\_ 60

Литература \_\_\_\_\_ 61

Приложение \_\_\_\_\_ 68

## ВВЕДЕНИЕ

1. Постановление Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] разработано во исполнение Федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [3]. В соответствии с указанным законом п.2.2 статьи 12 "Определение размера страховой выплаты" Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [2] имеет следующую редакцию:

"2.2. К указанным в пункте 2.1 настоящей статьи расходам относятся также расходы на материалы и запасные части, необходимые для восстановительного ремонта, расходы на оплату работ, связанных с таким ремонтом. Размер расходов на материалы и запасные части определяется с учетом износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. При этом на указанные комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты) не может начисляться износ свыше 80 процентов их стоимости."

2. Терминология и методические положения установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств "Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] разработаны с учетом требований федерального законодательства, существующего методического обеспечения в сфере экспертной деятельности на автомобильном транспорте, а также на основе результатов современных научных исследований по установлению стоимости в отношении транспортных средств, по проведению статистического исследования стоимостных характеристик товарных рынков транспортных средств, запасных частей к транспортным средствам и материалов для ремонта транспортных средств. При разработке "Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] учтен также отечественный и зарубежный практический опыт в сфере возмещения материального ущерба при повреждении транспортных средств. Для построения

аналитических зависимостей расчета износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортных средств, также была также использована информация, полученная в Системе мониторинга свойств автомобильной техники в эксплуатации, в том числе по возрастной структуре парка транспортных средств в Российской Федерации. Указанная система создается в Российской Федерации в соответствии с Планом реализации в среднесрочной перспективе приоритетных задач, предусмотренных "Концепцией развития автомобильной промышленности России" [14], и федеральной целевой программой "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах", утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации [13].

3. При разработке аналитических разделов "Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] использованы положения методических документов "Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния. Р-03112194-0376-98" [54], "Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО. 001МР/СЭ"[56], "Методика оценки стоимости поврежденных транспортных средств, стоимости их восстановления и ущерба от повреждения. Р – 03112194-0377-98" [57], которые эффективно используются более 10 лет в практике оценочной и других видах экспертной деятельности на автомобильном транспорте.

4. Принятие "Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] позволит значительно снизить уровень неопределенности при проведении расчетов страховой выплаты, так как данный документ обеспечивает достоверность, точность, воспроизводимость, доказательность и объективность результатов расчетов расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств и создает необходимые правовые условия для регламентации взаимодействия страховщиков и потерпевших при установлении и согласовании размера страховой выплаты.

В связи с этим "Правила установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9], позволяют снизить актуальность социально-экономической проблемы, возникшей с

связи с принятием Федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [3], закрепляющего необходимость расчета износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) при восстановительном ремонте транспортных средств.

**1. КОММЕНТАРИИ**  
**"ПРАВИЛ УСТАНОВЛЕНИЯ РАЗМЕРА РАСХОДОВ**  
**НА МАТЕРИАЛЫ И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ**  
**ПРИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОМ РЕМОНТЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ",**  
**УТВЕРЖДЕННЫХ ПОСТАНОВЛЕНИЕМ**  
**ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**ОТ 24 МАЯ 2010 Г. №361**

**Статья 1.** Настоящие Правила устанавливают порядок расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств.

**КОММЕНТАРИЙ:**

"Правила установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] утверждены в соответствии и во исполнение Федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [2] и обязательны для применения страховщиками при проведении расчета размера страховой выплаты при причинении вреда транспортному средству потерпевшего, осуществляемой по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Требования данного документа также обязательны для выполнения специалистами и уполномоченными организациями, которых указанные страховщики привлекают на договорной основе для расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств [42]. В соответствии с данным документом потерпевший может проверить расчеты страховщика и защищать свои интересы в установленном порядке.

Данный документ не имеет отношения к другим видам экспертной деятельности при установлении стоимости ремонта транспортных средств по следующим основаниям по следующим основаниям. В настоящее время Федеральным законом Российской Федерации "Об оценочной деятельности в Российской Федерации" [7], Федеральным законом "О государственной судебно - экспертной деятельности в Российской Федерации" [8] и Федеральным законом Российской Федерации "Об

обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [2] установлены соответственно следующие виды экспертной деятельности, осуществляемые также и в отношении транспортных средств: оценочная деятельность, судебная экспертиза и независимая техническая экспертиза транспортного средства. Проведенный с целью правовой идентификации анализ важнейших характеристик, параметров, условий и ограничений данных видов экспертной деятельности в отношении транспортных средств, установленных действующим федеральным законодательством и представленный в приложении, полностью подтверждают наличие четких правовых границ между оценочной деятельностью, судебной экспертизой и независимой технической экспертизой транспортного средства. Указанные виды экспертиз законодательно различаются друг от друга по целям, по механизмам допуска к данным видам деятельности, по видам заказчиков и исполнителей, по требованиям к разработке методического обеспечения, по разным видам ответственности и самое главное по юридической форме представления результатов экспертной деятельности. В связи с этим применение подзаконного нормативного правового акта, выпущенного во исполнение одного закона (Постановление Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9]), является неправомерным в рамках других федеральных законов в отношении других видов экспертной деятельности на автомобильном транспорте.

Учитывая, что Постановление Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] являются нормативным правовым актом, а методическое обеспечение установления стоимости ремонта транспортных средств в оценочной и судебно-экспертной деятельности носит только рекомендательный характер, очевидно в указанное методическое обеспечение в дальнейшем могут быть включены отдельные методические положения "Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9]. Это позволит повысить правовую доказательность методик для оценочной и судебно-экспертной деятельности в отношении расчета стоимости ремонта транспортных средств.

**Статья 2.** Восстановительный ремонт назначается для устранения повреждений транспортного средства, причиной которых является дорожно-транспортное происшествие. Перечень указанных повреждений определяется на основе результатов осмотра поврежденного транспортного средства и (или) независимой технической экспертизы (оценки) транспортного средства.

#### КОММЕНТАРИЙ:

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [2] при причинении вреда транспортному средству потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан представить поврежденное транспортное средство или его остатки страховщику для осмотра и (или) организации независимой технической экспертизы в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков.

Осмотр является органолептическим исследованием транспортного средства, проводимым в целях его идентификации и оценки технического состояния [42]. Органолептические методы основаны на субъективных ощущениях лица, проводящего осмотр, об объекте оценки, получаемых с помощью органов чувств (зрение, слух, осязание, обоняние). Во время осмотра может также проводиться проверка функциональных характеристик транспортного средства, его узлов, агрегатов, механизмов и систем с приведением их в действие, включением и выключением и т.д. При осмотре могут быть использованы простейшие измерительные инструменты и приспособления, улучшающие условия осмотра: зеркало на подвижной ручке, эндоскоп с оптическим удлинителем, фонарь, лупа, измерительная рулетка, масштабная линейка, штангенциркуль, микрометр, индикаторный нутромер, оптические и индикаторные приспособления для проверки соосности отверстий и смещения осей, калибры, пинцет, специальные растворы для очистки (травления мест) маркировки и т.д. Для обеспечения доступа ко всем зонам транспортного средства при осмотре может применяться технологическое оборудование (подъемники, смотровые канавы и т.д.), не являющееся диагностическим. По результатам осмотра составляется специальный документ (акт). Для дополнительной регистрации результатов осмотра используются диктофон, фотоаппарат, видеокамера.



В случае, если по результатам проведенного страховщиком осмотра поврежденного транспортного средства страховщик и потерпевший достигли согласия о размере страховой выплаты и не настаивают на организации независимой технической экспертизы поврежденного транспортного средства, такая экспертиза может не проводиться. Если после проведенного страховщиком осмотра поврежденного транспортного средства страховщик и потерпевший не достигли согласия о размере страховой выплаты, страховщик обязан организовать независимую техническую экспертизу транспортного средства, а потерпевший - предоставить поврежденное транспортное средство для проведения независимой технической экспертизы. При оформлении документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников милиции в соответствии с действующим законодательством страховщик имеет право также назначить проведение независимой технической экспертизы причастных к дорожно-транспортному происшествию транспортных средств в случае обнаружения противоречий, касающихся характера и перечня видимых повреждений транспортных средств и (или) обстоятельств причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате дорожно - транспортного происшествия, зафиксированных в представленных извещениях о дорожно-транспортном происшествии. Указанная экспертиза проводится в соответствии с требованиями и положениями Постановления Правительства Российской Федерации "Об организации независимой технической экспертизы транспортного средства" [12].

Страховщик обязан осмотреть поврежденное транспортное средство и (или) организовать его независимую техническую экспертизу в срок не более чем пять рабочих дней со дня соответствующего обращения потерпевшего, если иной срок не согласован страховщиком с потерпевшим.

**Статья 3.** Размер расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства рассчитывается:

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

## КОММЕНТАРИЙ:

Дата дорожно-транспортного происшествия является первичной базовой датой, относительно которой производится отсчет сроков всех дальнейших действий потерпевших и страховщиков при осуществлении страховой выплаты. Кроме того, дата дорожно-транспортного происшествия является объективным показателем, так как документально фиксируется третьей независимой стороной - уполномоченными сотрудниками милиции при оформлении документов о дорожно-транспортном происшествии, одним из которых является справка о дорожно-транспортном происшествии [26]. При оформлении документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников милиции при условиях и в порядке, определенном Федеральным законом Российской Федерации "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [2], дата дорожно-транспортного происшествия документально фиксируется в извещении, составляемом водителями транспортных средств - участниками дорожно-транспортного происшествия [28].

Размер расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства рассчитывается условий и географических границ товарных рынков материалов и запасных частей, соответствующих месту дорожно-транспортного происшествия, по следующим основаниям. Существует два варианта документально подтверждаемых и объективно не зависящих от страховщика или потерпевшего географических мест, для которых могут быть установлены границы товарных рынков материалов и запасных частей:

место дорожно-транспортного происшествия;

место регистрации транспортного средства потерпевшего.

При разработке и утверждении "Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] из этих двух вариантов выбрано место дорожно-транспортного происшествия по следующим основаниям:

в большинстве страховых случаев место дорожно-транспортного происшествия соответствует месту регистрации транспортного средства потерпевшего;

в случае, когда дорожно-транспортное происшествие происходит на значительном расстоянии от места регистрации транспортного средства потерпевшего, ремонт обычно осуществляется по месту дорожно-транспортного происшествия в связи с большими затратами на транспортировку поврежденного транспортного средства до места регистрации;

объективно существуют владельцы транспортных средств, зарегистрированных в иностранном государстве и временно используемых на территории Российской Федерации, заключившие договора обязательного страхования гражданской ответственности в соответствии с федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [2]. Для указанных владельцев размер расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства рассчитывается для условий и географических границ товарных рынков материалов и запасных частей, находящихся в Российской Федерации (по месту дорожно-транспортного происшествия), а не по месту регистрации транспортного средства потерпевшего (за рубежом).

Границы товарных рынков по месту дорожно-транспортного происшествия устанавливаются в соответствии с положениями Федерального закона "О защите конкуренции" [6] и Приказа Федеральной антимонопольной службы "Об утверждении Порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке" [25].

**Статья 4.** Определение номенклатуры комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене, и установление размера расходов на запасные части проводится с учетом характеристик и ограничений товарных рынков запасных частей (поставка только в комплекте, поставка отдельных элементов только в сборе, продажа агрегатов только при условии обмена на ремонтный фонд с зачетом его стоимости, продажа запасных частей только под срочный заказ (поставку) и т.д.).

#### КОММЕНТАРИЙ:

В соответствии с приказом Федеральной антимонопольной службы "Об утверждении Порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке" [25] при выявлении свойств товара, определяющих выбор покупателя, анализируются: функциональное назначение, в том числе его

потребительские свойства; применение товара (в том числе перепродажа либо личное потребление или профессиональное использование); качественные характеристики, в том числе вид, сорт, ассортимент, дизайн, упаковка, реклама, особенности в системе распространения и сбыта; технические характеристики, в том числе эксплуатационные показатели, ограничения по транспортировке, условия сборки, ремонта, технического обслуживания (включая гарантийное обслуживание), особенности профессионального использования (производственного потребления); условия реализации, в том числе размер партий товара, способ реализации товара; иные характеристики.

Норма статьи 4 в отношении номенклатуры комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортных средств, прошла продолжительную практическую апробацию, так как она была закреплена в "Методике оценки стоимости поврежденных транспортных средств, стоимости их восстановления и ущерба от повреждения. Р – 03112194- 0377-98" [57] и в "Методических рекомендациях по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при осаго. 001MP/СЭ" [56]. которые успешно используются специалистами уже около десяти лет.

**Статья 5.** Размер расходов на запасные части определяется с учетом износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства. Износ является показателем, характеризующим относительную потерю стоимости комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства в процессе эксплуатации.

#### КОММЕНТАРИЙ:

В настоящее время термин "износ" достаточно часто применяется в действующих нормативных правовых актах, однако в них либо отсутствуют его определение и описание методов расчета, либо трактовки понятия "износ" в различных разделах законодательства Российской Федерации носят несистемный и противоречивый характер. Поэтому существует проблема правового и методологического характера в отношении термина "износ".

Правовая проблема обусловлена тем, что законодательство Российской Федерации не содержит дефиниции понятия "износ", поэтому правовое определение

этого базисного термина, устанавливающее его значение, раскрывающее его смысл и содержание, определяющее в обобщенном виде его важнейшие существенные и отличительные признаки (в первую очередь категоричность измерителей), а также устанавливающее границы применения и логические взаимосвязи с другими понятиями, в настоящее время отсутствует.

Методологическая проблема обусловлена отсутствием общей теории расчета износа, имеющей в качестве предмета исследования знаковые модели расчета износа для всех сфер его применения. В связи с этим понятийный аппарат в отношении термина "износ" не сформирован, не определены системы измерителей и методы его расчета с учетом определяющих категорий и факторов.

Методология, как система методов расчета износа транспортных средств, основывается на следующих понятиях и принципах:

термин "износ" имеет основное смысловое значение - потеря (уменьшение) системных показателей, используемых для его измерения;

для измерения износа используются два вида системных измерителей, определяющих его категоричность: физические меры (длина, объем и вес) и экономическая мера (стоимость);

при расчете износа в относительных единицах (процентах), его категоричность определяется видами мер, на основе которых рассчитываются процентные отношения;

категоричность износа определяет методы его расчета и соответственно сферы их применения;

износ происходит в результате изнашивания – процесса, происходящего на протяжении всей наработки транспортного средства с начала эксплуатации, поэтому износ является функцией наработки транспортного средства с начала эксплуатации;

для измерения наработки транспортного средства используются два показателя – пробег с начала эксплуатации и возраст. Продолжительность рабочего функционирования транспортного средства однозначно определяет его пробег, а возраст определяет только хронологический срок жизни и с продолжительностью рабочего функционирования транспортного средства связан случайной зависимостью, так как определенное (случайное) время на цикле жизни транспортное средство не эксплуатируется (простаивает в техническом обслуживании и ремонте, находится на хранении, простаивает под разгрузкой-погрузкой и т.д.).

Износ транспортного средства квалифицируется как физическая категория при выполнении следующих условий:

износ является результатом различных видов физического изнашивания конструктивных компонентов транспортного средства, возникающих вследствие механического взаимодействия указанных компонентов и (или) их контакта с внешней средой и приводящих к изменению геометрических размеров, формы, массы, физико-механических и химических свойств данных компонентов;

процессы физического изнашивания являются причиной ухудшения технического состояния транспортного средства, которое приводит к наступлению его предельного технического состояния;

измерителями износа являются физические единицы измерения (единицы длины, единицы площади, единицы объема и единицы массы, технические единицы), виды которых установлены документами "Общероссийский классификатор единиц измерения ОК 015-94 (МК 002-97) [39] и "ГОСТ 8.417-81 Государственная система обеспечения единства измерений. Единицы физических величин" [45].

В видах деятельности, связанных с установлением стоимости в отношении транспортных средств, износ является экономической (стоимостной) категорией, удовлетворяющей следующим условиям и ограничениям:

а) измерителем износа является стоимость или относительные единицы (проценты), рассчитываемые через отношения стоимостей;

б) величина стоимости транспортного средства на всем цикле жизни рассматривается в условиях устойчивого рыночного равновесия, когда спрос уравновешен предложением;

в) величина стоимости транспортного средства уменьшается при увеличении его наработки.

В соответствии с этими условиями и ограничениями величина износа транспортного средства, как экономическая категория, рассчитывается по формуле:

$$\dot{E}_{TL}^y = \frac{\tilde{N}_0 - \tilde{N}_{TL}}{C_0} \cdot 100\% = \left(1 - \frac{\tilde{N}_{TL}}{C_0}\right) \cdot 100\% ,$$

где  $\dot{E}_{TL}^y$  - износ транспортного средства с возрастом T и пробегом L, как экономическая категория, %;

$\tilde{N}_0$  - стоимость транспортного средства в новом состоянии, руб.;

$\tilde{N}_{TL}$  - стоимость транспортного средства с возрастом T и пробегом L, руб.

При этом в соответствии с ограничением в) всегда выполняется условия:

$$C_0 \geq C_{TL} ;$$

$$0 \leq \dot{E}_{TL}^y \leq 100\% .$$

Снижение стоимости транспортного средства  $C_{TL}$  по мере увеличения наработки в эксплуатации происходит под влиянием следующих двух основных факторов, связанных непосредственно с техническим состоянием транспортного средства:

ухудшение при увеличении наработки показателей качества и других потребительских свойств транспортного средства (в первую очередь надежности и безопасности);

сокращение при увеличении наработки оставшегося полезного срока использования до наступления предельного технического состояния вследствие процессов физического изнашивания.

В связи с тем, что "Правила установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] регламентируют расчет конкретного вида стоимости, то износ также должен рассчитываться как экономическая категория, характеризующая относительную потерю стоимости комплектующих (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства в процессе эксплуатации вследствие ухудшения их технического состояния.

Следует также отметить, что Постановлением Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] впервые в российском законодательстве установлена экономическая категоричность износа комплектующих транспортного средства при расчете стоимости в отношении транспортного средства при обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

**Статья 6.** Расчет размера расходов на материалы, необходимые для устранения повреждений транспортного средства, проводится в отношении материалов - предметов труда, на которые осуществляется воздействие в процессе ремонта транспортного средства, а также материалов, которые в процессе ремонта в соответствии с его технологией изменяют физическое или химическое состояние материалов - предметов труда (отвердители, растворители, разбавители и т.д.).

#### КОММЕНТАРИЙ:

В соответствии с редакцией статьи 6 при расчете размера расходов на материалы при восстановительном ремонте транспортного средства учитываются только материалы, необходимые для устранения повреждений транспортного средства и удовлетворяющие следующим критериям:

а) материалы должны относиться к предметам труда (на данные материалы производится воздействие в процессе восстановительного ремонта с изменением в соответствии с технологией ремонта их геометрических, физических и химических характеристик и состояний);

б) материалы, которые в процессе ремонта в соответствии с его технологией изменяют физическое или химическое состояние материалов - предметов труда (материалов, удовлетворяющих критерию а)).

В соответствии с данными критериями примерный перечень материалов для восстановительного ремонта транспортных средств включает:

материалы для очистки (очистители, растворители, обезжириватели, нейтрализаторы и преобразователи ржавчины);

материалы для окраски (шпатлевки, грунты, активаторы адгезии и катализаторы, автоэмали, краски, лаки, проявочные покрытия);

отвердители, добавки, разбавители, растворители для подготовки лакокрасочных материалов к применению;

средства маскировки (маскировочная пленка, маскировочная бумага, малярные ленты, трафаретные ленты, маскировочные чехлы);

материалы для сварки (проволока сварочная, инертные газы, холодная сварка, газы для сварки, сварочные электроды, химикаты;



материалы для наклейки автомобильных стекол (стеклянный клей – герметик, праймер (грунт) для стекол, струна для резки стекла, ленты для наклейки стекол;

материалы для ремонта пластика (полиэфирная смола, добавки для окраски пластиков);

материалы для обоечных работ (отделочные (обивочные) материалы, ткань и другие текстильные материалы, кожаные материалы, прочие обивочные материалы, картон, клеи);

материалы для шиномонтажных и шиноремонтных работ (балансировочные грузики, грибки резиновые, пластыри резиновые и резинокордные, шнур резиновый для ремонта бескамерных шин без демонтажа, клей резиновый, мастика уплотнительная, трубка ниппельная, резина каландрованная вулканизированная);

материалы для электротехнических работ (провод монтажный, провод обмоточный, защитные лаки, трубки из поливинилхлоридного пластика электротехнические);

материалы для медницких (паяльных) работ (паяльные пасты, припои, канифоль, флюс);

материалы для столярных работ (клеи, шпатлевки, грунты, лесоматериалы, древесные и производные материалы);

материалы для ремонта аккумуляторов (клеи, герметики, электролит, кислота);  
смазочные материалы и специальные жидкости (моторные масла,

трансмиссионные масла, гидравлические масла, пластичные смазки, консервационные смазочные материалы, специальные жидкости (жидкости для автоматических трансмиссий, тормозные жидкости, охлаждающие жидкости, жидкости стеклоомывателя, спирт, хладагенты для системы кондиционирования);

антикоррозионные материалы (герметики и антикоррозионные средства, преобразователь ржавчины).

К материалам, которые не учитываются при расчете стоимости восстановительного ремонта транспортного средства, относятся:

материалы, являющиеся орудиями труда, которыми производится воздействие на предметы труда (шлифовальные круги, шкурка, полировочные материалы и т.д.);

материалы, обеспечивающие необходимые условия труда (перчатки, рабочая одежда, очки защитные и т.д.).

**Статья 7.** Размер расходов на материалы при восстановительном ремонте транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:

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

где:

$P_M$  - расходы на материалы при восстановительном ремонте транспортного средства (рублей);

$n$  - количество видов материалов при восстановительном ремонте транспортного средства;

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

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

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

#### КОММЕНТАРИЙ:

Аналитическое выражение для расчета расходов на материалы при восстановительном ремонте транспортного средства аналогично аналитическому выражению для расчета расходов на материалы, представленному в "Методических рекомендациях по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО. 001МР/СЭ" [56] и в "Методике оценки стоимости поврежденных транспортных средств, стоимости их восстановления и ущерба от повреждения. Р – 03112194- 0377-98" [57]. Указанный метод расчета прошел продолжительную практическую апробацию в составе указанных методик, которые успешно используются специалистами уже около десяти лет.

**Статья 8.** Определение стоимости одной единицы материала  $i$ -го вида осуществляется методом статистического наблюдения, проводимого среди хозяйствующих субъектов (продавцов), действующих в пределах географических

границ товарного рынка материала  $i$ -го вида, соответствующего месту дорожно-транспортного происшествия, и осуществляющих свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Стоимость одной единицы материала  $i$ -го вида рассчитывается как средневзвешенное значение ее цены с учетом долей хозяйствующих субъектов (продавцов) на товарном рынке этого материала.

#### КОММЕНТАРИЙ:

Определение рыночной стоимости единицы материала  $i$ -го вида осуществляется на основе анализа рынка материала данного вида, географические границы которого соответствуют месту дорожно-транспортного происшествия. Анализ указанного рынка осуществляется по результатам статистического наблюдения, проводимого среди хозяйствующих субъектов - продавцов материала  $i$ -го вида, действующих на указанном рынке и осуществляющих свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Единицей статистического наблюдения является предложение одного хозяйствующего субъекта - продавца материала  $i$ -го вида по цене единицы материала  $i$ -го вида. Рыночная стоимость единицы материала  $i$ -го вида рассчитывается как средневзвешенное значение ее цены с учетом долей хозяйствующих субъектов - продавцов материала  $i$ -го вида на рынке по формуле:

$$\tilde{N}_i^{\text{iàò}} = \frac{\sum_{\gamma=1}^n C_{i\gamma}^{\text{iàò}} \cdot P_{i\gamma}^{\text{iàò}}}{\sum_{\gamma=1}^n P_{i\gamma}^{\text{iàò}}},$$

где:

$C_i^{\text{iàò}}$  - рыночная стоимость единицы материала  $i$ -го вида для ремонта транспортного средства (рублей);

$n$  - количество единиц статистического наблюдения по цене единицы материала  $i$ -го вида для ремонта транспортных средств (единиц);

$\tilde{N}_{i\gamma}^{\text{iàò}}$  - значение цены единицы материала  $i$ -го вида для ремонта транспортных средств у  $\gamma$ -го хозяйствующего субъекта - продавца материала  $i$ -го вида (рублей);

$P_{i\gamma}^{i\alpha\delta}$  – доля материала  $i$ -го вида для ремонта транспортных средств, продаваемого  $\gamma$ -ым хозяйствующим субъектом - продавцом материала  $i$ -го вида, в общем объеме материалов данного вида, продаваемого на рынке (%).

Количество единиц статистического наблюдения по стоимости одной единицы материала  $i$ -того вида рекомендуется выбрать при общем числе хозяйствующих субъектов (продавцов) на товарном рынке материала  $i$ -того вида до 11 включительно – не менее общего числа субъектов (продавцов), при 12 и более субъектов (продавцов) – не менее 12.

Доля материала  $i$ -го вида для ремонта транспортных средств, продаваемых продавцом материала  $i$ -го вида, в общем объеме материала данного вида, продаваемого на рынке, определяется по величине доходов от данной деятельности. В соответствии с приказом Федеральной антимонопольной службы "Об утверждении Порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке" [25] при отсутствии указанной информации доля  $\gamma$ -го хозяйствующего субъекта - продавца материала  $i$ -го вида на рынке может определяться иными способами, в том числе с использованием экспертных методов.

**Статья 9.** Удельная норма расхода материала  $i$ -го вида рассчитывается как среднее значение, определенное по данным производителей такого материала, представленных на товарном рынке этого материала.

КОММЕНТАРИЙ:

Удельная норма расхода материала  $i$ -го вида рассчитывается следующим образом:

$$N_i^M = \frac{\sum_{j=1}^w N_{ij}^M}{w},$$

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

$N_{ij}^M$  - удельная норма расхода материала  $i$ -го вида у  $j$ -го производителя данного вида материала (единиц материала/ремонтных единиц);

$w$  – количество производителей материала  $i$ -го вида, представленных на товарном рынке материала данного вида по месту дорожно-транспортного происшествия.

**Статья 10.** Количество ремонтных единиц (количество деталей, узлов, агрегатов, килограммов, метров, кв. метров и т.д.), подвергаемых восстановительному ремонту с использованием материала  $i$ -го вида, определяется по результатам осмотра транспортного средства и (или) независимой технической экспертизы (оценки) транспортного средства в соответствии с нормами, правилами и процедурами ремонта транспортных средств, установленными изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации.

#### КОММЕНТАРИЙ:

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [2] при причинении вреда транспортному средству потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан представить поврежденное транспортное средство или его остатки страховщику для осмотра и (или) организации независимой технической экспертизы в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков.

В случае, если по результатам проведенного страховщиком осмотра поврежденного транспортного средства страховщик и потерпевший достигли согласия о размере страховой выплаты и не настаивают на организации независимой технической экспертизы поврежденного транспортного средства, такая экспертиза может не проводиться. Если после проведенного страховщиком осмотра поврежденного транспортного средства страховщик и потерпевший не достигли согласия о размере страховой выплаты, страховщик обязан организовать независимую техническую экспертизу, а потерпевший - предоставить поврежденное транспортное средство для проведения независимой технической экспертизы. При оформлении документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников милиции страховщик имеет право также назначить проведение

независимой технической экспертизы причастных к дорожно-транспортному происшествию транспортных средств в случае обнаружения противоречий, касающихся характера и перечня видимых повреждений транспортных средств и (или) обстоятельств причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате дорожно - транспортного происшествия, зафиксированных в представленных извещениях о дорожно-транспортном происшествии. Указанная экспертиза проводится в соответствии с требованиями и положениями Постановления Правительства Российской Федерации "Об организации независимой технической экспертизы транспортного средства" [12].

В случае проведения независимой технической экспертизы транспортного средства количество ремонтных единиц (количество деталей, узлов, агрегатов, килограммов, метров, кв. метров и т.д.), подвергаемых восстановительному ремонту с использованием материала i-го вида, устанавливается в разделе "методы установления стоимости ремонта транспортного средства" данной экспертизы.

**Статья 11.** Количество и номенклатура комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства, устанавливаются по результатам его осмотра и (или) независимой технической экспертизы (оценки) в соответствии с нормами, правилами и процедурами ремонта транспортных средств, установленными изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации.

#### КОММЕНТАРИЙ:

В случае проведения независимой технической экспертизы транспортного средства количество и номенклатура комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства, устанавливается в разделах "установление наличия и характера повреждений транспортного средства" и "установление способов и технологии ремонта транспортного средства" данной экспертизы.

**Статья 12.** Размер расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:

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

где:

$P_{зч}$  - расходы на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства (рублей);

$m$  - количество наименований комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства;

$k_j$  - количество единиц комплектующего изделия (детали, узла и агрегата)  $j$ -го наименования, подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства;

$C_j^{зч}$  - стоимость новой запасной части  $j$ -го наименования, установка которой назначается взамен комплектующего изделия (детали, узла и агрегата)  $j$ -го наименования, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства (рублей);

$I_j$  - износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата)  $j$ -го наименования, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства (процентов).

#### КОММЕНТАРИЙ:

Аналитическое выражение для расчета размера расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства учитывает следующие факторы:

номенклатура комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства;

количество наименований комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) одной номенклатурной позиции, подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства;

стоимость новой запасной части конкретной номенклатурной позиции, установка которой назначается взамен комплектующего изделия (детали, узла и

агрегата) той же номенклатурной позиции, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства;

износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) конкретной номенклатурной позиции, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства.

Номенклатура и количество комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства определяются в соответствии с комментарием к статье 11 Постановлением Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9].

Стоимость новой запасной части конкретной номенклатурной позиции, установка которой назначается взамен комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) той же номенклатурной позиции, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства, определяются в соответствии с комментарием к статье 14 Постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9].

Обязательность учета износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте, при расчете размера расходов на запасные части установлена Федеральным законом "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [3] и Постановлением Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9].

Статьей 16 Постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] установлено, что для подушек безопасности и ремней безопасности транспортных средств принимается нулевое значение износа. Кроме того, нулевое значение износа устанавливается для номенклатуры комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), утверждаемой



федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Для комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), для которых Постановлением Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] и изданными во исполнение его нормативными правовыми актами установлено нулевое значение, расчет расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства проводится по формуле:

$$P_{\text{зч}} = \sum_{j=1}^m k_j \cdot C_j^{\text{зч}},$$

где:

$P_{\text{зч}}$  - расходы на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства (рублей);

$m$  - количество наименований комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства;

$k_j$  - количество единиц комплектующего изделия (детали, узла и агрегата)  $j$ -го наименования, подлежащих замене при восстановительном ремонте транспортного средства;

$C_j^{\text{зч}}$  - стоимость новой запасной части  $j$ -го наименования, установка которой назначается взамен комплектующего изделия (детали, узла и агрегата)  $j$ -го наименования, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства (рублей).

**Статья 13.** Установление размера расходов на запасные части проводится с учетом следующих условий:

а) наименование запасной части приводится на русском языке и должно содержать полное наименование конструктивного элемента, указанного в каталоге

запасных частей для этой марки (модели, модификации) транспортного средства, составленного изготовителем транспортного средства;

б) при замене комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) на новую запасную часть такая запасная часть не должна ухудшать безопасность транспортного средства относительно его состояния на момент выпуска в обращение и должна соответствовать обязательным требованиям, если такие требования установлены законодательством Российской Федерации;

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

#### КОММЕНТАРИЙ:

В данной статье "Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] устанавливается качество (и соответственно стоимость) новой запасной части, установку которой следует назначать при замене поврежденного комплектующего изделия (детали, узла и агрегата). В практике ремонта транспортных средств используются следующие профессиональные жаргонные термины для описания качества новой запасной части: оригинальные запасные части и неоригинальные запасные части.

По заключению Министерства юстиции Российской Федерации законодательство Российской Федерации не содержит определения понятия оригинальная или неоригинальная запасная часть. В этой связи следует учитывать, что Конституционный Суд Российской Федерации в своих решениях неоднократно указывал, что неопределенность содержания правовой нормы не может обеспечить ее единообразного понимания, создает возможность злоупотребления исполнительной властью своими полномочиями, порождает противоречивую правоприменительную практику (Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 06.04.2004. №7-П). Более того, согласно части 6 статьи 18 Закона Российской Федерации "О защите прав потребителей" [5] в отношении товара, на который установлен гарантийный срок, продавец (изготовитель), уполномоченная организация

или уполномоченный индивидуальный предприниматель, импортер отвечает за недостатки товара, если не докажет, что они возникли после передачи товара потребителю вследствие нарушения потребителем правил использования товара. Таким образом, у лица, предоставляющего гарантию на транспортное средство, могут возникнуть основания для отказа в предоставлении гарантийного ремонта в связи с использованием потребителем "неоригинальных запасных частей". Поэтому вместо не установленных законодательством Российской Федерации определений понятия "оригинальная" или "неоригинальная запасная часть" в "Правила установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] введены в отношении запасных частей понятия, установленные "Техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств", утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации [17] и "Правилами оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств", утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации [16].

Федеральным законом Российской Федерации "О безопасности дорожного движения" [4] установлено, что нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации. Поэтому при замене отдельных комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) должна быть учтена необходимость их замены в качестве ремонтного комплекта, включающего не только заменяемые комплектующие изделия, а также детали, полностью обеспечивающие устранение повреждения, только в случаях, предусмотренных технологической документацией (выпускается изготовителями транспортных средств, с участием или по заказам изготовителей транспортных средств).

**Статья 14.** Определение стоимости новой запасной части, установка которой назначается взамен подлежащего замене комплектующего изделия (детали, узла и агрегата)  $j$ -го наименования, осуществляется методом статистического наблюдения, проводимого среди хозяйствующих субъектов (продавцов), действующих в пределах географических границ товарного рынка новой запасной части  $j$ -го наименования,

соответствующего месту дорожно-транспортного происшествия. Стоимость новой запасной части  $j$ -го наименования рассчитывается как средневзвешенное значение ее цены с учетом долей хозяйствующих субъектов (продавцов) на товарном рынке новой запасной части этого наименования.

#### КОММЕНТАРИЙ:

Определение рыночной стоимости новой запасной части, установка которой назначается взамен подлежащего замене комплектующего изделия (детали, узла и агрегата)  $j$ -го наименования, осуществляется на основе анализа рынка новой запасной части данного вида, географические границы которого соответствуют месту дорожно-транспортного происшествия. Анализ указанного рынка осуществляется по результатам статистического наблюдения, проводимого среди хозяйствующих субъектов - продавцов новой запасной части  $j$ -го наименования, действующих на указанном рынке и осуществляющих свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Единицей статистического наблюдения является предложение одного хозяйствующего субъекта - продавца по цене новой запасной части  $j$ -го наименования. Рыночная стоимость новой запасной части  $j$ -го наименования рассчитывается как средневзвешенное значение ее цены с учетом долей хозяйствующих субъектов - продавцов новой запасной части  $j$ -го наименования на рынке по формуле:

$$\tilde{N}_j^{c\div} = \frac{\sum_{\beta=1}^n C_{j\beta}^{c\div} \cdot P_{j\beta}^{c\div}}{\sum_{\beta=1}^n P_{j\beta}^{c\div}},$$

где:

$C_{j\beta}^{c\div}$  - рыночная стоимость новой запасной части  $j$ -го наименования для ремонта транспортного средства (рублей);

$n$  - количество единиц статистического наблюдения по цене новой запасной части  $j$ -го наименования для ремонта транспортных средств (единиц);

$\tilde{N}_{j\beta}^{\zeta}$  – значение цены новой запасной части  $j$ -го наименования для ремонта транспортных средств у  $\beta$ -го хозяйствующего субъекта - продавца новой запасной части  $j$ -го наименования (рублей);

$P_{j\beta}^{\zeta}$  – доля новых запасных частей  $j$ -го наименования для ремонта транспортных средств, продаваемых  $\beta$ -ым хозяйствующим субъектом - продавцом новой запасной части  $j$ -го наименования, в общем объеме запасных частей данного наименования, продаваемых на рынке (%).

Количество единиц статистического наблюдения по стоимости новой запасной части  $j$ -го наименования рекомендуется принимать при общем числе хозяйствующих субъектов (продавцов) на товарном рынке запасных частей  $j$ -го наименования до 8 включительно – не менее общего числа субъектов (продавцов), при 9 и более субъектов (продавцов) – не менее 9.

Доля новых запасных частей  $j$ -го наименования для ремонта транспортных средств, продаваемых продавцом новых запасных частей данного наименования, в общем объеме новых запасных частей  $j$ -го наименования для ремонта транспортных средств, продаваемых на рынке, определяется по величине доходов от данной деятельности. В соответствии с приказом Федеральной антимонопольной службы "Об утверждении Порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке" [25] при отсутствии указанной информации доля  $\beta$ -го хозяйствующего субъекта - продавца новой запасной части  $j$ -го наименования на рынке может определяться иными способами, в том числе с использованием экспертных методов.

**Статья 15.** Износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата)  $j$ -го наименования, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства, не может начисляться свыше 80 процентов его стоимости.

#### КОММЕНТАРИЙ:

Максимальная величина износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте, которая может быть начислена при расчете размера расходов на запасные части (80%) установлена Федеральным законом "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном

страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [3] и Постановлением Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9].

Таким образом, при расчете размера страховой выплаты стоимость запасной части, установка которых назначается взамен подлежащего замене комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), с учетом износа не может быть менее 20% от стоимости данной запасной части в новом состоянии.

**Статья 16.** Для комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), при неисправности которых в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения запрещается движение транспортных средств, а подтверждение соответствия должно осуществляться в форме обязательной сертификации, а также для подушек безопасности и ремней безопасности транспортных средств, принимается нулевое значение износа.

Номенклатура комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), для которых устанавливается нулевое значение износа, утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

#### КОММЕНТАРИЙ:

Расчет расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства должен осуществляться в соответствии с действующим законодательством. В настоящее время единственным нормативным правовым актом, которым установлена номенклатура комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), для которых устанавливается нулевое значение износа, является Постановление Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9]. Данным документом определено, что нулевое значение износа принимается для подушек безопасности и ремней безопасности транспортных средств. Номенклатура комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), для которых устанавливается нулевое значение износа, будет расширена только после выхода во исполнение данного Постановления

Правительства Российской Федерации нормативного правового акта, утвержденного федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Таким образом, в настоящее время (до выхода указанного нормативного правового акта) правомочно при расчете расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства принимать нулевое значение износа только для подушек безопасности и ремней безопасности транспортных средств.

**Статья 17.** Износ кузова транспортного средства, изготовленного из металлов и (или) их сплавов, рассчитывается по следующей формуле:

$$E_{\text{êóç}} = \left( 1 - a^{-\frac{4 \cdot T_{\text{êóç}}}{20 + 4 \cdot T_{\text{ñè}}}} \right) \cdot 100\%,$$

где:

$I_{\text{куз}}$  - износ кузова транспортного средства (процентов);

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

$T_{\text{куз}}$  - возраст кузова транспортного средства (лет);

$T_{\text{ск}}$  - гарантия от сквозной коррозии кузова производителя транспортного средства (лет).

#### КОММЕНТАРИЙ:

Основными факторами изнашивания кузовов и их компонентов в эксплуатации являются коррозия, усталость и старение металлов. При сквозной коррозии наступает предельное техническое состояние транспортного средства, которое определяется невозможностью его дальнейшей эксплуатации по конструктивным критериям либо нецелесообразностью эксплуатации по экономическим критериям и регламентируется в нормативно-технической документации. При наступлении предельного состояния транспортное средство списывается или направляется в капитальный ремонт.

Научными исследованиями и эксплуатационными испытаниями доказано, что основным фактором, влияющим на техническое состояние кузова транспортного средства и наступление предельного состояния, является коррозионное изнашивание. Результаты указанных научных исследований и эксплуатационных испытаний

закреплены в соответствующих нормативно-технических документах.

Конструктивные критерии наступления предельного технического состояния пассажирских транспортных средств определены "Положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта" [52] следующим образом - автобусы и легковые автомобили подлежат выводу из эксплуатации или капитальному ремонту при необходимости капитального ремонта или замены кузова. Поэтому в качестве основного фактора, определяющего износ кузовов и их компонентов выбрана коррозия, а объективным количественным показателем этого фактора определена гарантия изготовителя транспортного средства от сквозной коррозии кузова.

Источником данных по гарантии изготовителя транспортного средства от сквозной коррозии кузова являются официальные документы изготовителя (сервисная книжка, гарантийные обязательства и т.д.), а также материалы информационного обеспечения, формируемого и распространяемого в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Следует иметь в виду, что расчет износа кузова производится при необходимости его замены в результате повреждения, поэтому устанавливать техническое состояние кузова до его повреждения не требуется.

В том случае, если изготовителями транспортных средств **не установлена гарантия от сквозной коррозии кузова** или имеется документально подтвержденный факт лишения гарантии, предполагается в информационном обеспечении, формируемым и распространяемым в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, **принимать для расчетов значение указанной гарантии – 3 года.**

**Статья 18.** Износ шины транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:



$$\dot{E}_{\phi} = \frac{H_i - H_{\delta}}{H_i - H_{\text{дop}}} \cdot 100\%$$

где:

$I_{\text{ш}}$  - износ шины (процентов);

$H_n$  - высота рисунка протектора новой шины (миллиметров);

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

$H_{\text{доп}}$  - 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.

#### КОММЕНТАРИЙ:

К основным повреждениям шин транспортного средства относятся проколы, пробои, разрезы, разрывы, "пневматические взрывы", разбортовка шины, отслоение протектора шины. Установление и описание повреждений шин рекомендуется проводить в соответствии с "Правилами эксплуатации автомобильных шин" [50].

Фактическая высота рисунка протектора для каждой шины определяется как среднее арифметическое значение измерений в 4-6 точках средней части беговой дорожки протектора при помощи глубиномера (штангенциркуля) или с помощью специального индикатора износа на шине.

Минимально допустимая высота рисунка протектора шины по условиям безопасности дорожного движения составляет: легковые автомобили – **1,6 мм**; грузовые автомобили – **1 мм**; автобусы – **2 мм**; мотоциклы и мопеды – **0,8 мм**. Для прицепов устанавливаются нормы минимально допустимой высоты рисунка протектора шин, аналогичные нормам для шин транспортных средств – тягачей.

Срок эксплуатации шин определяется соответствии с "Правилами эксплуатации автомобильных шин" [50] по дате изготовления шины в соответствии с заводской маркой по ГОСТ-4754-80 [49].

Для восстановленных шин высота рисунка протектора принимается равной 80% от высоты рисунка протектора аналогичной шины в новом состоянии. Для восстановленных шин дата восстановления указывается на боковине или в плечевой зоне протектора.

Для шин, непригодных к дальнейшей эксплуатации и восстановлению, физический износ устанавливается равным 100 %.

Расчет проводится для каждой поврежденной шины транспортного средства (включая запасное колесо).

**Статья 19.** Износ аккумуляторной батареи транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:

$$I_{\text{ак}} = \frac{O_{\text{ак}}}{O_{\text{ак}}^{\text{н}}} \cdot 100\% ,$$

где:

$I_{\text{ак}}$  - износ аккумуляторной батареи (процентов);

$T_{\text{ак}}$  - возраст аккумуляторной батареи (лет);

$T_{\text{ак}}^{\text{н}}$  - нормативный срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания) (лет).

Нормативный срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания) принимается равным:

4 годам - при среднегодовом пробеге транспортного средства до 40 тыс. километров включительно;

3 годам - при среднегодовом пробеге транспортного средства более 40 тыс. километров.

#### КОММЕНТАРИЙ:

Фактический срок службы аккумуляторной батареи определяется как разность даты дорожно-транспортного происшествия и даты изготовления аккумуляторной батареи. Дата изготовления определяется по маркировке на аккумуляторной батарее, которая нанесена на корпус сбоку (сверху) или выполнена в виде цифровой набивки на переключателях и выводных клеммах (полюсах). На аккумуляторных батареях иностранного производства может применяться буквенно-цифровая маркировка даты изготовления, где буква соответствует месяцу, а цифра - году изготовления

(например, маркировка А8 обозначает дату изготовления – январь 1998 года). Аккумуляторные батареи отечественного производства имеют маркировку даты изготовления, состоящую из двух пар цифр, где первая пара обозначает номер месяца, а вторая - год выпуска (например, маркировка 01.98 обозначает дату изготовления – январь 1998 года). Кроме того, на аккумуляторных батареях отечественного производства может использоваться маркировка, которая принята на аккумуляторных батареях импортного производства. В качестве дополнительной информации может быть использована маркировка даты изготовления моноблока (корпуса), которая обычно наносится на его днище.

**Статья 20.** Износ комплектующих изделий, изготовленных из пластмассы, рассчитывается по следующей формуле:

$$\dot{E}_{\text{п}} = \left(1 - e^{-0,1 \cdot T_{\text{п}}}\right) \cdot 100\% ,$$

где:

$\dot{E}_{\text{п}}$  - износ комплектующего изделия, изготовленного из пластмассы (процентов);

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

$T_{\text{п}}$  - возраст комплектующего изделия, изготовленного из пластмассы (лет).

#### КОММЕНТАРИЙ:

В настоящее время в автомобилестроении существенно расширилась номенклатура деталей транспортных средств, изготавливаемых из полимерных материалов (в основном пластика). В данную номенклатуру входят детали салона (панели приборов, рулевые колеса, обивка дверей, боковин, крыши и пола), наружные панели кузова (крылья, капот, крышка багажника), а также внешние функциональные и декоративные элементы (бампера, спойлеры, решетки радиатора, молдинги, корпуса зеркал, фонари), шины и другие резинотехнические изделия (сальники, прокладки и т.д.), а также заклепки, заглушки, шкивы, шестерни. Значительное количество полимерных материалов применяется также при тюнинге транспортных средств.

Основными достоинствами пластиковых элементов транспортного средства являются простота изготовления, технологическая возможность изготовления элементов сложной конструктивной формы и объединения нескольких деталей в одном элементе, коррозионная стойкость, меньший вес по отношению к металлическим элементам, повышенная стойкость к образованию вмятин, эффективное шумопоглощение.

Основным, применяемым в автомобилестроении, видом полимерных материалов являются пластмассы, которые условно делятся на три вида: термопласты, эластомеры и реактопласты. Используются также комбинации (сплавы) указанных видов пластмасс.

При установлении и описании повреждений элементов транспортного средства из полимерных материалов, а также при назначении методов, технологии и трудоемкости устранения данных повреждений, необходимо учитывать маркировку пластика, при этом его код, соответствующий конкретному виду пластика, обычно указывается на обратной стороне элемента. Рекомендации для определения вида пластика по его коду приведены в монографии [61]. В указанной монографии также приведены рекомендации заводов – изготовителей транспортных средств, прошедшие практическую проверку их эффективности в Allianz Zentrum für Technik GmbH (AZT) - техническом центре страховой компании "Альянс" (Германия), по повреждениям пластиковых элементов, при наличии которых требуется их замена.

Комплекующие изделия, которые изготовлены из комбинации материалов, включая полимерные материалы, считаются изготовленными из пластика если их базовая деталь также изготовлена из пластика. Базовая деталь – это конструктивный компонент транспортного средства, с которого начинается сборка агрегата, узла или механизма с последующим присоединением к нему других деталей и сборочных единиц. Замена базовой детали обычно требует полной разборки агрегата, узла или механизма.

**Статья 21.** Износ остальных комплекующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:

$$\dot{E}_{\text{е}} = \left( 1 - \dot{a}^{-(\Delta_T \cdot T_{\text{е}} + \Delta_L \cdot L_{\text{е}})} \right) \cdot 100\% ,$$

где:

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

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

$\Delta_T$  - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) его возраста;

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

$\Delta_L$  - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) величины пробега транспортного средства с этим комплектующим изделием;

$L_{ки}$  - пробег транспортного средства с комплектующим изделием (деталью, узлом и агрегатом) (тыс. километров).

Значения коэффициентов  $\Delta_T$  и  $\Delta_L$  для различных видов транспортных средств приведены в приложении.

#### КОММЕНТАРИЙ:

Виды транспортных средств, владельцы которых должны застраховать свою гражданскую ответственность, определяются в соответствии Постановлением Правительства Российской Федерации "Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии" [11]. К ним относятся легковые автомобили, автобусы, грузовые автомобили, мотоциклы, прицепы к легковым автомобилям, к мотоциклам и мотороллерам, прицепы к грузовым автомобилям, полуприцепы, прицепы-ропуски, тракторы, троллейбусы, трамваи и мотороллеры, прицепы к тракторам, самоходным дорожно-строительным и иным машинам, самоходные дорожно-строительные и иные машины, имеющие паспорт самоходной машины и проходящие государственную регистрацию в органах государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации. Категория транспортного средства определяется согласно сведениям, указанным в паспорте транспортного средства или в свидетельстве о регистрации транспортного средства. В случае если в документе, на основании которого определяются сведения о транспортном средстве, имеются расхождения между категорией и типом

транспортного средства, следует руководствоваться данными о категории транспортного средства.

В приложении к Постановлению Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] отсутствуют только значения коэффициентов  $\Delta_T$  и  $\Delta_L$  для троллейбусов, трамваев и мотороллеров. Это обусловлено тем, что по троллейбусам и трамваям диапазон изменения сроков службы и ресурсов по различным фактическим источникам очень широк (максимальное значение превышает минимальное значение в несколько раз), а нормативно-техническая документация с ресурсными показателями по электротранспорту отсутствует. Поэтому при проведении расчета износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) троллейбусов и трамваев возможно применение Постановления Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. № 1 "О классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы" [22], в соответствии с которым троллейбусы включены в четвертую группу (имущество со сроком полезного использования свыше 5 лет до 7 лет включительно), а вагоны трамвайные включены в пятую группу (имущество со сроком полезного использования свыше 7 лет до 10 лет включительно).

По мотороллерам статистическая информация, характеризующая их ресурсные характеристики, отсутствует и расчет коэффициентов  $\Delta_T$  и  $\Delta_L$  для мотороллеров объективно невозможен. Поэтому при проведении расчета износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) мотороллеров рекомендуется использовать в качестве аналогов мотоциклы.

Для того, чтобы использовать данные приложения к Постановлению Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] для проведения расчета износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) необходимо установить страну происхождения соответствующего транспортного средства. В соответствии с Таможенным кодексом Российской Федерации [1] страной происхождения товаров считается страна, в которой товары были полностью произведены или подвергнуты достаточной

переработке в соответствии с критериями, установленными таможенным законодательством.

Полностью произведенными в данной стране товарами согласно Таможенному кодексу Российской Федерации [1] считаются товары, изготовленные в данной стране исключительно из сырья и ресурсов, добываемых на территории страны, или произведенные из переработанного лома.

В настоящее время понятию "достаточная переработка" юридически тождественно понятие "промышленная сборка". Согласно "Порядку, определяющему понятие "промышленная сборка" и устанавливающего применение данного понятия при ввозе на территорию Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701 - 8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов", утвержденному совместным приказом Минэкономразвития, Минпромэнерго и Минфина России [30], под "промышленной сборкой" моторных транспортных средств понимается система серийного производства на основе технологических процессов, обеспечивающая проектные производственные мощности предприятия не менее 25 тысяч единиц в год при двухсменном режиме работы, включая:

- сварку, окраску и сборку кузова;

- монтаж оборудования салона;

- монтаж силового агрегата, рулевого механизма, передней и задней подвески, выпускной системы;

- монтаж электрооборудования, элементов подвески;

- монтаж элементов экстерьера;

- обязательное проведение контрольных испытаний готовых моторных транспортных средств.

При определении страны происхождения (изготовления) транспортного средства следует пользоваться данными, указанными в паспорте транспортного средства или паспорте шасси в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации "О введении паспортов транспортных средств" [18]. В случае если по данным паспорта транспортного средства или паспорта шасси определить страну происхождения (изготовления) не представляется возможным, ее определение возможно по идентификационному номеру транспортного средства (VIN), который,

согласно "Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств", утвержденному Постановлением Правительства Российской Федерации [17], наносится на каждое транспортное средство изготовителем и указывается в паспорте транспортного средства. В случае, если по идентификационному номеру установить страну происхождения (изготовления) не удастся, возможно ее установление по данным, нанесенным на табличках изготовителя, установленным на транспортном средстве. Требования к табличке и обязательность ее наличия на транспортном средстве установлены "Техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств" [17]. Согласно требованиям данного Технического регламента на транспортном средстве должна находиться несъемная без применения специального инструмента табличка изготовителя, обязательно содержащая, в том числе, информацию о наименовании изготовителя (для транспортных средств выпускаемым в обращение единично и для транспортных средств, оценка соответствия которых проводится в форме одобрения типа) или торговый знак, позволяющий его идентифицировать (только для транспортных средств, выпускаемым в обращение единично). Как правило, изготовители на табличке указывают и страну изготовления транспортного средства.

Если установить вышеперечисленными методами страну происхождения (изготовления) не представляется возможным, следует использовать соответствующие данные из Сертификата соответствия типа транспортного средства (шасси) и Свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства (выдается на единично выпускаемые в обращение транспортные средства после вступления в действие "Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств" [17]), выданных на данное транспортное средство в порядке, установленном законодательством, действовавшим на момент их выдач.

**Статья 22.** Если комплектующее изделие (деталь, узел и агрегат) не заменялось с начала эксплуатации транспортного средства его возраст принимается равным возрасту транспортного средства, а пробег транспортного средства с этим комплектующим изделием принимается равным пробегу транспортного средства с начала эксплуатации.

Если по результатам независимой технической экспертизы транспортного средства установлено или имеется документальное подтверждение (запись в паспорте



транспортного средства, оплаченный заказ-наряд авторемонтной организации, маркировка организации-изготовителя даты выпуска комплектующего изделия и т.п.) того, что комплектующее изделие (деталь, узел и агрегат) было установлено 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 предыдущей замены комплектующего изделия.

Возраст комплектующего изделия, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства, **рассчитывается в полных годах с даты начала эксплуатации транспортного средства либо с даты замены такого комплектующего изделия.**

Пробег транспортного средства определяется по одометру. Если одометр неисправен или его состояние не соответствует установленным требованиям, пробег с начала эксплуатации транспортного средства определяется расчетным путем в соответствии со справочными данными.

#### КОММЕНТАРИЙ:

Возраст комплектующего изделия, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства, рассчитывается в полных годах следующим образом:

фактический возраст менее 1 года – принимаемое значение расчетного возраста 0 лет;

фактический возраст 1 год и более, но менее 2 лет – принимаемое значение расчетного возраста 1 год;

фактический возраст 2 года и более, но менее 3 лет – принимаемое значение расчетного возраста – 2 года и т.д.

Дата начала эксплуатации транспортного средства устанавливается в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации "Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств" [17] как дата выпуска в обращение транспортных средств (шасси). Выпуск в обращение считается переход транспортного средства (шасси) или его компонентов от производства к обращению, а в отношении импортируемых транспортных средств

(шасси) и их компонентов - дата оформления документов, разрешающих их эксплуатацию на территории Российской Федерации. Выпускаемые в обращение транспортные средства (шасси)" – это не находившиеся ранее в эксплуатации на территории Российской Федерации, изготовленные в Российской Федерации в условиях серийного производства и (или) в единичных экземплярах или ввозимые на срок более чем 6 месяцев на территорию Российской Федерации транспортные средства (шасси) независимо от объема ввозимой партии и даты выпуска, которой является дата оформления паспорта транспортного средства (паспорта шасси транспортного средства).

Факт, что комплектующее изделие (деталь, узел и агрегат) было установлено при замене, произведенной до даты дорожно-транспортного происшествия, может быть подтвержден или установлен:

по результатам независимой технической экспертизы транспортного средства;

по номерным агрегатам, для которых имеется соответствующая запись в паспорте транспортного средства;

по маркировке шин и аккумуляторов;

по наличию оплаченного заказ-наряда авторемонтной организации с указанием даты произведенной замены.

**Статья 23.** Расчет размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств проводится с использованием информационного обеспечения, формируемого и распространяемого в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

#### КОММЕНТАРИЙ:

Порядок формирования и распространения информационного обеспечения для расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств должен определяться Министерством транспорта Российской Федерации. Указанный порядок должен регламентировать принципы, методы и подходы формирования информационного обеспечения, требования к информационному обеспечению, структуру информационного обеспечения, порядок

его формирования и актуализации, а также распространения информационного обеспечения.

**Статья 24.** В состав информационного обеспечения входят:

а) номенклатура и характеристика материалов для восстановительного ремонта транспортных средств;

б) номенклатура комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), для которых устанавливается нулевое значение износа;

в) нормативные данные в отношении материалов и запасных частей;

г) полный перечень региональных товарных рынков материалов и запасных частей с указанием их географических границ;

д) ценовая информация в отношении материалов и запасных частей;

е) данные производителей транспортных средств о гарантии от сквозной коррозии кузова;

ж) справочные данные о среднегодовых пробегах транспортных средств;

з) справочные данные о странах происхождения для различных марок (моделей) транспортных средств;

и) перечень нормативных правовых актов, правил, стандартов, технических норм и других нормативно-технических документов, данных федеральной статистической отчетности и других информационных материалов, рекомендуемых для использования при проведении расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств.

**КОММЕНТАРИЙ:**

а) Примерная номенклатура материалов для восстановительного ремонта транспортных средств приведена в комментариях к статье 6 "Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9]. Номенклатура и характеристика материалов для восстановительного ремонта транспортных средств, входящая в состав информационного обеспечения, должна быть указана в соответствии с нормами, правилами и процедурами ремонта транспортных средств в части использования соответствующих материалов, установленными изготовителями транспортных средств, а также нормативно-технической документацией изготовителей материалов

(техническими регламентами, сводами правил, стандартами, техническими условиями и т.д.).

б) Номенклатура комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), для которых устанавливается нулевое значение износа, в соответствии с пунктом 16 "Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] должна включать:

две номенклатурные позиции, уже определенные "Правилами установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] – подушки безопасности и ремни безопасности;

комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты), при неисправности которых в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения запрещается движение транспортных средств, а подтверждение соответствия должно осуществляться в форме обязательной сертификации.

В соответствии с п. 2.3.1 Правил Дорожного Движения Российской Федерации [20] запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада. Перечень запасных частей и принадлежностей к механическим транспортным средствам и прицепах, подлежащих обязательной сертификации установлен "Правилами по проведению работ в системе сертификации механических транспортных средств и прицепов" [35], а также "Техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств" [17].

Следует отметить, что в приложении к документу "Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения" [21] определен перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Указанный перечень содержит достаточно большое количество неисправностей и большую номенклатуру поврежденных комплектующих, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Однако применение указанного перечня в данном случае неправомерно, так как термин "эксплуатация транспортных средств" является более широким понятием, чем термин "движение

транспортных средств" и в общем случае включает в себя такие стадии, как движение транспортных средств, простои под погрузкой-разгрузкой, техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, заправку и хранение транспортных средств.

в) Нормативные данные в отношении материалов и запасных частей включают нормативно-технические характеристики материалов и запасных частей, устанавливаемые изготовителями данных материалов и запасных частей и изготовителями транспортных средств (номенклатура ремонтных комплектов по различным маркам транспортных средств, нормы расхода различных материалов, данные о высоте рисунка протектора новых шин и т.д.).

г) Полный перечень региональных товарных рынков материалов и запасных частей с указанием их географических границ позволяет обеспечить единый унифицированный методический подход к получению ценовой информации в отношении материалов и запасных частей.

Единые географические границы региональных товарных рынков материалов и запасных частей могут быть установлены в соответствии со следующими документами:

Общероссийский классификатор экономических регионов ОК 024-95 (ОКЭР) [41], в соответствии с которым границы региональных товарных рынков материалов и запасных частей могут устанавливаются в границах экономических районов. Экономическим районом признается часть территории страны, состоящая из нескольких республик, краев, областей, автономной области, автономных округов, городов федерального значения, характеризующаяся территориально - хозяйственным единством (комплексностью), относительным сходством природных и экономических условий и особенностей. При этом отдельный субъект Российской Федерации может быть включен в состав лишь одного экономического района. Изменение перечня региональных товарных рынков в целях проведения расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств либо изменение системы его определения производится по решению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

Общероссийский классификатор объектов административно-территориального деления ОК 019-95 (ОКАТО) [40];

Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации "О государственных регистрационных знаках транспортных средств" [27], в соответствии с которым устанавливается перечень субъектов Российской Федерации для присвоения кода ГИБДД-ГАИ.

д) Ценовая информация в отношении материалов и запасных частей включает в себя следующие информационно-справочные материалы для каждого регионального товарного рынка:

средняя стоимость запасных частей по каждой номенклатурной позиции для различных марок, моделей и модификаций транспортных средств;

средняя стоимость единицы материалов различных видов для восстановительного ремонта транспортных средств.

В качестве указанных информационно-справочных материалов могут использоваться электронные базы данных с ценовой информацией в отношении материалов и запасных частей, являющиеся частью программ для электронных вычислительных машин (программ для ЭВМ).

е) Данные производителей транспортных средств о гарантии от сквозной коррозии кузова предполагается получать по официальным запросам Министерства транспорта Российской Федерации производителям транспортных средств, а также существующей документации изготовителей транспортных средств (сервисные книжки, гарантийные обязательства и т.д.).

ж) справочные данные о среднегодовых пробегах транспортных средств разрабатываются для Российской Федерации на основе данных государственной статистики по регистрации и проведению государственного технического осмотра транспортных средств, а также сбора и обработки статистической информации по вторичному рынку транспортных средств.

з) справочные данные о странах происхождения для различных марок (моделей) транспортных средств могут быть собраны по запросу Министерства транспорта Российской Федерации в Министерство промышленности и торговли Российской Федерации. Кроме того, указанная информация может собрана на основе анализа и обработки данных по различным маркам транспортных средств из Сертификата

соответствия типа транспортного средства (шасси) и Свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства (выдается на единично выпускаемые в обращение транспортные средства после вступления в действие "Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств" [17]), выданных на данное транспортное средство в порядке, установленном законодательством, действовавшим на момент их выдачи.

и) Перечень нормативных правовых актов, правил, стандартов, технических норм и других нормативно-технических документов, данных федеральной статистической отчетности и других информационных материалов, рекомендуемых для использования при проведении расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств должен периодически (не реже одного раза в квартал) актуализироваться с целью оперативного доведения до заинтересованных сторон в первую очередь изменений законодательства Российской Федерации в отношении установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств".

## 2. НЕОБХОДИМЫЙ И ДОСТАТОЧНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПО КАЖДОМУ ИТоговОМУ РАСЧЕТНОМУ ПАРАМЕТРУ

2.1. Необходимый и достаточный перечень информационного обеспечения по каждому итоговому расчетному параметру устанавливается исходя из периодов формирования и развития системы информационного обеспечения для расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств. Учитывая сроки утверждения и введения в действие Постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9], а также подготовки нормативных правовых актов, необходимых для его полной реализации, могут быть выделены следующие этапы формирования и развития системы информационного обеспечения для расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств:

первоначальный этап полного формирования системы: 2010 г. – первая половина 2011 г.;

этап функционирования и развития системы: вторая половина 2011 г. и далее.

2.2. Характеристика необходимого и достаточного перечня информационного обеспечения по каждому итоговому расчетному параметру устанавливается исходя из периодов формирования и развития системы информационного обеспечения для расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств приведена в таблице.

Таблица

Итоговый расчетный	Достаточное информационное	<i>Необходимое информационное обеспечение на этапе</i>
-----------------------	-------------------------------	--



параметр	обеспечение на первоначальном этапе	функционирования и развития системы
2	3	4
<p>Размер расходов на материалы при восстановительном ремонте транспортного средства</p>	<p>Стоимость одной единицы материала конкретного вида может быть установлена из следующих источников:</p> <p>а) основной источник - компьютерные программы, используемые в настоящее время страховыми организациями для расчета затрат на проведение восстановительного ремонта транспортного средства и содержащие в том числе ценовые справочники стоимости материалов;</p> <p>б) дополнительный источник - метод статистического наблюдения, проводимый среди хозяйствующих субъектов (продавцов материала данного вида),</p>	<p>Стоимость одной единицы материала конкретного вида может быть установлена из следующих источников:</p> <p>а) метод статистического наблюдения, проводимый среди хозяйствующих субъектов (продавцов материала данного вида), действующих в пределах географических границ товарного рынка материала данного вида, соответствующего месту дорожно-транспортного происшествия;</p> <p>в) ценовая информация в отношении материалов и запасных частей, наличие которой</p>

	действующих в пределах географических границ товарного рынка материала данного вида, соответствующего месту дорожно-транспортного происшествия.	<i>предусмотрено информационным обеспечением, формируемым и распространяемым в порядке, определяемом Минтрансом России.</i>
Размер расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортного средства	Стоимость новой запасной части конкретного наименования, может быть установлена из следующих источников: а) основной источник - компьютерные программы, используемые в настоящее время страховыми организациями для расчета затрат на проведение восстановительного ремонта транспортного средства и содержащие в том числе ценовые справочники стоимости запасных частей; б) дополнительный источник - метод статистического	<i>Стоимость новой запасной части конкретного наименования, установка которой назначается взамен соответствующего комплектующего изделия (детали, узла и агрегата), подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства, может быть установлена из следующих источников: а) метод статистического наблюдения, проводимый среди хозяйствующих субъектов (продавцов запасной части</i>

наблюдения,  
 проводимый среди  
 хозяйствующих  
 субъектов (продавцов  
 запасной части  
 конкретного  
 наименования),  
 действующих в пределах  
 географических границ  
 товарного рынка  
 запасной части  
 конкретного  
 наименования,  
 соответствующего месту  
 дорожно - транспортного  
 происшествия.

*конкретного  
 наименования),  
 действующих в  
 пределах  
 географических границ  
 товарного рынка новой  
 запасной данного  
 наименования,  
 соответствующего  
 месту дорожно-  
 транспортного  
 происшествия;  
 в) ценовая информация  
 в отношении  
 материалов и запасных  
 частей, наличие  
 которой  
 предусмотрено  
 информационным  
 обеспечением,  
 формируемым и  
 распространяемым в  
 порядке, определяемом  
 Минтрансом России.*

Износ  
 кузова  
 транспортн  
 ого  
 средства,  
 изготовленн  
 ого из

Официальные документы  
 изготовителя  
 транспортного средства  
 (сервисная книжка,  
 гарантийные  
 обязательства, и т.д.)

*Гарантия от  
 сквозной коррозии  
 кузова может быть  
 установлена из  
 следующих источников:  
 а) данные  
 производителей*

металлов и  
(или) их  
сплавов

*транспортных средств  
о гарантии от сквозной  
коррозии кузова,  
наличие которых  
предусмотрено  
информационным  
обеспечением,  
формируемым и  
распространяемым в  
порядке, определяемом  
Минтрансом России;*

*б) официальные  
документы  
изготовителя  
транспортного  
средства (сервисная  
книжка, гарантийные  
обязательства, и т.д.).*

Износ  
шины  
транспортн  
ого  
средства

Официальные данные  
изготовителей  
автомобильных шин

*Высота рисунка  
протектора шины в  
новом состоянии  
может быть  
установлена из  
следующих источников:  
а) нормативные данные  
в отношении высоты  
рисунка протектора  
новой шины, наличие  
которых  
предусмотрено  
информационным*

<p><i>Износ остальных комплектов ющих изделий (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства</i></p>	<p><i>Данные о среднегодовых пробегах транспортных средств в различной методической литературе, используемой в настоящее время.</i></p> <p><i>Данные о странах происхождения для различных марок (моделей) транспортных средств в соответствии с регистрационными документами на транспортное средство</i></p>	<p><i>обеспечением, формируемым и распространяемым в порядке, определяемом Минтрансом России;</i></p> <p><i>б) официальные данные изготовителей автомобильных шин</i></p> <p><i>Среднегодовые пробеги транспортных средств и данные о странах происхождения для различных марок (моделей) транспортных средств могут быть установлены из следующих источников:</i></p> <p><i>а) основной источник - справочные данные о среднегодовых пробегах транспортных средств и справочные данные о странах происхождения для различных марок (моделей) транспортных средств, наличие которых предусмотрено</i></p>
---	--	---

*информационным  
обеспечением,  
формируемым и  
распространяемым в  
порядке, определяемом  
Минтрансом России;*

*в) данные о странах  
происхождения для  
различных марок  
(моделей)*

*транспортных средств  
в соответствии с  
регистрационными  
документами на  
транспортное  
средство*

### **3. ВОЗМОЖНОСТЬ И ПОРЯДОК ПОЭТАПНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ РАЗДЕЛОВ "ПРАВИЛ УСТАНОВЛЕНИЯ РАСХОДОВ НА МАТЕРИАЛЫ И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ПРИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОМ РЕМОНТЕ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ", СВЯЗАННЫХ С ОТСУТСТВИЕМ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

3.1. В связи с тем, что продолжительность первоначального этапа полного формирования системы информационного обеспечения для расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств практически равна годовому периоду, на указанный период распространяются только нормы прямого действия, установленные Постановлением Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] с учетом рекомендаций таблицы предыдущего раздела.

3.2. Все остальные параметры системы информационного обеспечения для расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств на первоначальном этапе полного формирования системы информационного обеспечения должны быть сохранены в том виде, в котором они используются в настоящее время в работе страховых организаций, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

**4. ПРОЧИЕ СВЕДЕНИЯ, ИМЕЮЩИЕ ЗНАЧЕНИЕ  
ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ПОСТАНОВЛЕНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 24.05.2010Г. №361 И  
"ПРАВИЛ УСТАНОВЛЕНИЯ РАСХОДОВ НА МАТЕРИАЛЫ  
И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ПРИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОМ РЕМОНТЕ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ"**

4.1. При реализации Постановления Правительства Российской Федерации "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" [9] следует иметь ввиду, что определение размера части страховой выплаты в отношении расходов на оплату работ, связанных с восстановительным ремонтом транспортных средств, данным нормативным правовым актом не регламентируется.

**4.2. Расчет размера расходов на оплату работ, связанных с восстановительным ремонтом транспортных средств, должен осуществляться в соответствии со сложившейся практикой работы страховых организаций, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в отношении установления величины данного показателя.**



## ЛИТЕРАТУРА

1. Таможенный кодекс Российской Федерации от 28.05.2003 № 61-ФЗ.
2. Федеральный закон Российской Федерации от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств".
3. Федеральный закон от 1 февраля 2010 г. № 3-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств".
4. Федеральный закон Российской Федерации от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения".
5. Закон Российской Федерации от 07 февраля 1992 года № 2300-1 "О защите прав потребителей".
6. Федеральный закон от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ "О защите конкуренции".
7. Федеральный закон Российской Федерации "Об оценочной деятельности в Российской Федерации". 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ.
8. Федеральный закон "О государственной судебно - экспертной деятельности в Российской Федерации" 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ
9. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 мая 2010г. №361 "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств".
10. Постановление Правительства Российской Федерации от 07 мая 2003 г. № 263 "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств".
11. Постановление Правительства Российской Федерации от 08 декабря 2005 г. № 739 "Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии".
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 апреля 2003 г. № 238 "Об организации независимой технической экспертизы транспортного средства".

13. Постановление Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100 "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах".
14. Концепция развития автомобильной промышленности России. Одобрена распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 июля 2002 г. № 978-р.
15. Постановление Правительства Российской Федерации от 21 июня 2007 г. № 391 "О мерах по созданию автоматизированной информационной системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств".
16. Постановление Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2001 г. № 290 "Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств".
17. Постановление Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720 "Об утверждении технического регламента о безопасности колесных транспортных средств" (в ред. Постановления Правительства Российской Федерации от 10.09.2010 № 706).
18. Постановление Правительства Российской Федерации от 18.05.1993 № 477 "О введении паспортов транспортных средств".
19. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.06.2004 № 294 "О Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии".
20. Правила Дорожного Движения Российской Федерации (редакция от 24.02.2010) (в редакции Постановлений Правительства РФ от 08.01.1996 N 3, от 31.10.1998 N 1272, от 21.04.2000 N 370, от 24.01.2001 N 67, от 21.02.2002 N 127, от 28.06.2002 N 472, от 07.05.2003 N 265, от 25.09.2003 N 595, от 14.12.2005 N 767, от 28.02.2006 N 109, от 16.02.2008 N 84, от 19.04.2008 N 287, от 29.12.2008 N 1041, от 27.01.2009 N 28, от 24.02.2010 N 87). Утверждены Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090.
21. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Утверждены Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090.
22. Постановление Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. № 1 "О классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы".

23. Приказ МВД России, Минпромэнерго России, Минэкономразвития России от 23 июня 2005 г. № 496/192/134 "Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств".
24. Приказ МВД России, Минпромторга России и ФТС России от 24 августа 2006 г. № 569/192/804 "О внесении дополнений в Положение о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств, утвержденное приказом МВД России, Минпромэнерго России, Минэкономразвития России от 23 июня 2005 г. № 496/192/134".
25. Приказ Федеральной антимонопольной службы от 25 апреля 2006 г. № 108 "Об утверждении Порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке". Зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации 27 июля 2006 г. Регистрационный № 8121.
26. Приказ МВД России от 25 сентября 2006 г. № 748 "О форме справки о дорожно-транспортном происшествии". Зарегистрировано в Минюсте России 27 сентября 2006 г. Регистрационный № 8323.
27. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 28 марта 2002 г. № 282 "О государственных регистрационных знаках транспортных средств". Зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации 16 апреля 2002 г. Регистрационный № 3374.
28. Приказ Министерства внутренних дел Российской Федерации от 23 мая 2008 г. № 449 г. Москва "Об утверждении формы бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии". Зарегистрировано в Минюсте России 7 июня 2008 г. Регистрационный № 11817.
29. Приказ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 12 ноября 2009 г. № 1023 "О критериях определения страны происхождения автотранспортного средства". Зарегистрировано в Минюсте России 25 декабря 2009 г. Регистрационный № 15834.
30. Приказ Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации и Министерства финансов Российской Федерации от 15 апреля 2005 г. № 73/81/58н "Об утверждении порядка, определяющего понятие "промышленная сборка" и устанавливающего применение данного понятия при ввозе на территорию

- Российской Федерации автокомпонентов для производства моторных транспортных средств товарных позиций 8701-8705 ТН ВЭД, их узлов и агрегатов". Зарегистрировано в Минюсте России 25 апреля 2005 г. Регистрационный № 6543.
31. Соглашение Совета глав правительств СНГ от 20 ноября 2009 года "О правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве независимых государств".
32. Товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД).
33. Решение Комиссии таможенного союза Евразийского экономического сообщества от 27 января 2010 г. № 169 "О предоставлении тарифных льгот по уплате ввозных таможенных пошлин хозяйствующим субъектам, осуществляющим производство моторных транспортных средств".
34. Приказ Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 14 мая 1997 г. N 265 "Об утверждении инструкции о порядке заполнения таможенного приходного ордера и уплаты платежей с его применением".
35. Правила по проведению работ в системе сертификации механических транспортных средств и прицепов. Утверждены Постановлением Госстандарта России от 1 апреля 1998 г. № 19.
36. Постановление Госстандарта РФ от 1 апреля 1998 г. № 19 "О совершенствовании сертификации механических транспортных средств и прицепов" Зарегистрировано в Минюсте РФ 15 мая 1998 г. Регистрационный № 1522.
37. Постановление Госкомстата России от 24 ноября 2003 г. № 103 "Об утверждении статистического инструментария для организации статистического наблюдения за деятельностью организаций, оказывающих услуги по продаже, прокату, техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств".
38. Межотраслевые правила по охране труда на автомобильном транспорте. ПОТ РМ-027-2003. Утверждены Постановлением Минтруда РФ от 12 мая 2003 г. № 28.
39. Общероссийский классификатор единиц измерения ОК 015-94 (МК 002-97) (ОКЕИ). Утвержден постановлением Госстандарта РФ от 26 декабря 1994 г. N 366.
40. Общероссийский классификатор объектов административно-территориального деления ОК 019-95 (ОКАТО) (утв. постановлением Госстандарта РФ от 31 июля 1995 г. N 413)

- 41.Общероссийский классификатор экономических регионов ОК 024-95 (ОКЭР) (утв. постановлением Госстандарта РФ от 27 декабря 1995 г. N 640)
- 42.Российский Союз Автостраховщиков. Правила профессиональной деятельности. Правила проведения страховщиком осмотра поврежденных транспортных средств и определения размера страховой выплаты в случае причинения вреда транспортному средству. Утверждено постановлением Президиума РСА от 01 июля 2010г.
- 43.ISO 3779:2009 Road vehicles -- Vehicle identification number (VIN) -- Content and structure (Транспорт дорожный. Идентификационный номер автомобилей. Содержание и структура).
- 44.ISO 3780:2009 Road vehicles -- World manufacturer identifier (WMI) code (Транспорт дорожный. Международный идентификационный код изготовителей).
- 45.ГОСТ 8.417-81 Государственная система обеспечения единства измерений. Единицы физических величин.
- 46.ТУ 4538-140-00232934-98 (взамен ТУ 37.009.021-93) Приемка в ремонт, ремонт и выпуск из ремонта кузовов автомобилей ВАЗ предприятиями автотехобслуживания (с изменением 1).
- 47.ТУ 017207-255-00232934-2006 "Кузова автомобилей LADA. Технические требования при приемке в ремонт, ремонте и выпуске из ремонта предприятиями сервисно-сбытовой сети ОАО «АВТОВАЗ»".
- 48.ТУ 37.101.0167-97. Приемка, ремонт и выпуск из ремонта автомобилей ВАЗ предприятиями Автотехобслуживания "АвтоВАЗтехобслуживание" 1997 г.
- 49.ГОСТ-4754-80 Шины пневматические для легковых автомобилей. Технические условия.
- 50.Правила эксплуатации автомобильных шин. АЭ 001-04. Утверждены распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 21.01.2004 № АК-9-р.
- 51.Руководства (инструкции) по эксплуатации транспортных средств, издаваемые предприятиями - изготовителями.
- 52.Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. Р 3112199 – 0240 – 84. Министерство автомобильного транспорта РСФСР.- М.: Транспорт, 1986

53. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. Части вторые (нормативные).
54. Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния. Р-03112194-0376-98. Утверждена Министерством транспорта Российской Федерации 10 декабря 1998 г.
55. Методические рекомендации по экспресс - оценке стоимости в отношении транспортных средств. № 1-4067/ НИИАТ. М., 2007.
56. Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО. 001МР/СЭ. Утверждены Государственным научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИИАТ) Минтранса России, Российским федеральным центром судебной экспертизы при Минюсте России, Экспертно-криминалистическим центром МВД России, НПСО "ОТЭК". М., 2004.
57. Методика оценки стоимости поврежденных транспортных средств, стоимости их восстановления и ущерба от повреждения. Р – 03112194- 0377-98. Утверждена Министерством транспорта РФ 15 декабря 1998 г.
58. Рекомендации. Технологическое содержание услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств. Система сертификации ГОСТ Р. Система сертификации услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств. М., 1999.
59. Методика нормирования расхода материалов на капитальный и текущий ремонт автомобилей. Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ). – М.: 1989.
60. Андрианов Ю.В. Оценка автотранспортных средств. – М.: Дело, 2006.
61. Андрианов Ю.В. Экспертиза транспортных средств при ОСАГО. М.: Международная академия оценки и консалтинга, 2008.
62. Андрианов Ю.В. Правовые основы экспертной деятельности в отношении транспортных средств. "Московский оценщик", №1 2006 г.

**ВИДЫ ЭКСПЕРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОТНОШЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ  
СРЕДСТВ  
В СООТВЕТСТВИИ С ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т тр
1	Федеральные законы, регулирующие экспертную деятельность	<p>Федеральный закон Российской Федерации "Об оценочной деятельности в Российской Федерации". 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ.</p> <p>Федеральный закон от 5 января 2006 года № 7-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об акционерных обществах" и некоторые другие законодательные акты Российской Федерации"</p>	<p>Федеральный закон Российской Федерации "О государственной судебно - экспертной деятельности в Российской Федерации". 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ</p> <p>Уголовный кодекс Российской Федерации. 13 июня 1996 года № 63-ФЗ.</p> <p>Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации. 14 ноября 2002 г. № 138 – ФЗ.</p> <p>Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 20 декабря 2006 г. N 66 "О некоторых вопросах практики применения арбитражными судами законодательства об экспертизе"</p>	<p>Федеральный закон Российской Федерации "Об оценочной деятельности в Российской Федерации". 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ.</p> <p>Федеральный закон от 5 января 2006 года № 7-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "Об акционерных обществах" и некоторые другие законодательные акты Российской Федерации"</p>
2	Нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, изданные во исполнение федеральных законов	<p>Постановление Правительства Российской Федерации от 20 августа 1999 г. № 932 "Об уполномоченном органе по контролю за осуществлением оценочной деятельности в Российской Федерации".</p> <p>Федеральный стандарт оценки "Общие понятия оценки, подходы и требования</p>	<p>Приказ Министерства юстиции Российской Федерации от 14 мая 2003 г. № 114 "Об утверждении перечня родов (видов) экспертиз, выполняемых в государственных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации, и перечня экспертных</p>	<p>Постановление Правительства Российской Федерации от 20 августа 1999 г. № 932 "Об уполномоченном органе по контролю за осуществлением оценочной деятельности в Российской Федерации".</p> <p>Федеральный стандарт оценки "Общие понятия оценки, подходы и требования</p>

№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
		<p>к проведению оценки" (ФСО №1). Утвержден Приказом Минэкономразвития России от 20 июля 2007 г. № 256. Зарегистрировано в Минюсте России 22 августа 2007 г. № 10040.</p> <p>Федеральный стандарт оценки "Цель оценки и виды стоимости (ФСО № 2)". Утвержден Приказом Минэкономразвития России от 20 июля 2007 г. № 255. Зарегистрировано в Минюсте России 23 августа 2007 г. № 10045.</p> <p>Федеральный стандарт оценки "Требования к отчету об оценке (ФСО № 3)". Утвержден Приказом Минэкономразвития России от 20 июля 2007 г. № 254. Зарегистрировано в Минюсте России 20 августа 2007 г. № 10009.</p>	<p>специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в государственных судебно - экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации". Приказом предусмотрено проведение следующих родов (видов) экспертиз в отношении транспортных средств:</p> <p>трасологическая экспертиза</p> <p>- исследование следов транспортных средств (транспортно - трасологическая идентификация);</p> <p>автотехническая экспертиза</p> <p>- исследование обстоятельств дорожно - транспортного происшествия, технического состояния транспортных средств, следов на транспортных средствах и месте дорожно - транспортного происшествия (транспортно - трасологическая диагностика), исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости;</p> <p>товароведческая экспертиза</p> <p>- исследование транспортных средств, в том числе с целью проведения их оценки</p>	<p>порядка государственной экспертизы</p> <p>Приказом Минюсти Российской Федерации от 2003 года</p> <p>Порядок государственной экспертизы</p> <p>Приказом Минюсти Российской Федерации от 2003 года</p> <p>формы включение реестра осущ незава экспе средс</p> <p>Приказом транспор Федера Мини Росси (183), внутр Феде 2003 поста Росси апрел орган техни транс</p> <p>транс Федера юсти Феде</p>



№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
				внутри Феде здрав социа Росси октяб 124/3 утвер поряд аттес техни незав экспе средс треб техни образ проф пере квали техни прика Мини от 28 Заре Росси регио
3	Цели экспертной деятельности	Установление в отношении объектов оценки рыночной или иной стоимости	Оказание содействия судам, судьям, органам дознания, лицам, производящим дознание, следователям и прокурорам в установлении обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу, посредством разрешения вопросов, требующих специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла	Выяс насту случа повре средс техно стоим

№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
4	Объекты экспертной деятельности	<p>Объекты оценки:</p> <p>отдельные материальные объекты (вещи);</p> <p>совокупность вещей, составляющих имущество лица, в том числе имущество определенного вида (движимое или недвижимое, в том числе предприятия);</p> <p>право собственности и иные вещные права на имущество или отдельные вещи из состава имущества;</p> <p>права требования, обязательства (долги);</p> <p>работы, услуги, информация;</p> <p>иные объекты гражданских прав, в отношении которых законодательством Российской Федерации установлена возможность их участия в гражданском обороте</p>	<p>Вещественные доказательства, документы, предметы, животные, трупы и их части, образцы для сравнительного исследования, а также материалы дела, по которому производится судебная экспертиза. Исследования проводятся также в отношении живых лиц.</p>	Тран
5	Требования к разработке методического обеспечения экспертной деятельности	<p>Федеральные стандарты оценки разрабатываются Национальным советом с учетом международных стандартов оценки и утверждаются уполномоченным федеральным органом</p> <p>Стандарты и правила оценочной деятельности разрабатываются и утверждаются саморегулируемой организацией оценщиков</p>	<p>Научно - методическое обеспечение производства судебных экспертиз возлагается соответствующими федеральными органами исполнительной власти на судебно - экспертные учреждения</p>	Разра обесп незав экспе средс Мини Росси Мини Росси Мини Росси
6				
6.1	Исполнители услуг по экспертизе	Оценщики - физические лица, являющиеся членами одной из саморегулируемых	Государственные судебно - экспертные учреждения; экспертные	Экспе экспе

№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
		организаций оценщиков и застраховавшие свою ответственность	подразделения, созданные федеральными органами исполнительной власти или органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации; лица, не являющиеся государственными судебными экспертами и обладающие специальными знаниями в области науки, техники, искусства или ремесла (привлекаются к судебной экспертизе в соответствии с нормами процессуального законодательства Российской Федерации)	
6.2	Заказчики услуг по экспертизе	Российская Федерация, субъекты Российской Федерации, муниципальные образования, физические лица, юридические лица	Суды, судьи, органы дознания, лица, производящие дознание, следователи, прокуроры	Стра
7	Требования для допуска к экспертной деятельности	Членство в одной из саморегулируемых организаций оценщиков; наличие документа об образовании, подтверждающего получение профессиональных знаний в области оценочной деятельности в соответствии с утвержденными в порядке, установленном законодательством об оценочной деятельности, образовательными программами высшего профессионального образования, дополнительного	Государственные судебно-экспертные учреждения должны иметь в своем штате государственных судебных экспертов, являющихся аттестованными работниками и производящими судебную экспертизу в порядке исполнения своих должностных обязанностей. Должность эксперта в государственных судебно-экспертных учреждениях может занимать гражданин Российской Федерации, имеющий высшее	Эксп внесе реест Необ для в госуд являе проф на со устан прове по об прогр проф переп квали техни

№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
		<p>профессионального образования или программами профессиональной переподготовки специалистов в области оценочной деятельности;</p> <p>обязательное страхование ответственности оценщика при осуществлении оценочной деятельности;</p> <p>отсутствие неснятой или непогашенной судимости за преступления в сфере экономики, а также за преступления средней тяжести, тяжкие и особо тяжкие преступления..</p> <p>Оценщик может осуществлять оценочную деятельность самостоятельно, занимаясь частной практикой, а также на основании трудового договора между оценщиком и юридическим лицом.</p>	<p>профессиональное образование и прошедший последующую подготовку по конкретной экспертной специальности в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующих федеральных органов исполнительной власти.</p> <p>Должность эксперта в экспертных подразделениях федерального органа исполнительной власти в области внутренних дел может также занимать гражданин Российской Федерации, имеющий среднее специальное экспертное образование.</p> <p>Определение уровня профессиональной подготовки экспертов, аттестация их на право самостоятельного производства судебной экспертизы осуществляются экспертно - квалификационными комиссиями в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующих федеральных органов исполнительной власти. Уровень профессиональной подготовки экспертов подлежит пересмотру указанными комиссиями каждые пять лет.</p>	<p>независимый</p> <p>эксперт</p> <p>Эксперт</p> <p>призван</p> <p>имею</p> <p>менее</p> <p>техни</p> <p>орган</p> <p>основ</p> <p>прове</p> <p>являе</p> <p>деятел</p> <p>преду</p> <p>учред</p> <p>докум</p> <p>орган</p>
8	Ответственность за	Убытки, причиненные	За дачу заведомо ложного	За не

№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
	результаты экспертной деятельности	заказчику, заключившему договор на проведение оценки, или имущественный вред, причиненный третьим лицам вследствие использования итоговой величины рыночной или иной стоимости объекта оценки, указанной в отчете, подписанном оценщиком или оценщиками, подлежат возмещению в полном объеме за счет имущества оценщика или оценщиков, причинивших своими действиями (бездействием) убытки или имущественный вред при осуществлении оценочной деятельности, или за счет имущества юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор.	заклучения эксперт предупреждается судом или руководителем судебно-экспертного учреждения, если экспертиза проводится специалистом этого учреждения, об ответственности, предусмотренной статьей 307 Уголовного кодекса Российской Федерации.	ненад обяза экспе орган ответ преду гражд закон Феде
9	Основание для осуществления экспертной деятельности	Основанием для проведения оценки является договор на проведение оценки, заключенный заказчиком с оценщиком или с юридическим лицом, с которым оценщик заключил трудовой договор. . В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, оценка объекта оценки, в том числе повторная, может быть проведена оценщиком на основании определения суда, арбитражного суда, третейского суда, а также по решению уполномоченного органа. Суд, арбитражный суд, третейский суд	Суд назначает экспертизу при возникновении в процессе рассмотрения дела вопросов, требующих специальных знаний в различных областях науки, техники, искусства, ремесла.	Для п техни страх обра техни орган заявл с пре догов экспе указы полн наим нахо фами мест жите физи наим нахо

№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
		самостоятельны в выборе оценщика.		юрид вопр разре пров
10	Характеристика договоров и других оснований	<p>Договор на проведение оценки заключается в простой письменной форме.</p> <p>Договор на проведение оценки должен содержать:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>объект оценки;</li> <li>вид стоимости имущества (способ оценки);</li> <li>размер денежного вознаграждения за проведение оценки;</li> <li>сведения об обязательном страховании гражданской ответственности оценщика в соответствии с настоящим Федеральным законом;</li> <li>наименование саморегулируемой организации оценщиков, членом которой является оценщик, и место нахождения этой организации;</li> <li>указание на стандарты оценочной деятельности, которые будут применяться при проведении оценки;</li> <li>указание на размер, порядок и основания наступления дополнительной ответственности по отношению к ответственности, установленной гражданским законодательством и законодательством об оценочной деятельности, оценщика или юридического лица, с которым оценщик</li> </ul>	<p>В определении о назначении экспертизы суд указывает наименование суда; дату назначения экспертизы; наименования сторон по рассматриваемому делу; наименование экспертизы; факты, для подтверждения или опровержения которых назначается экспертиза; вопросы, поставленные перед экспертом; фамилию, имя и отчество эксперта либо наименование экспертного учреждения, которому поручается проведение экспертизы; представленные эксперту материалы и документы для сравнительного исследования; особые условия обращения с ними при исследовании, если они необходимы; наименование стороны, которая производит оплату экспертизы</p>	<p>Стра самос экспе орган закли пров техни Стра с экс (эксп догов обслу техни орган регио закли пров техни</p>

№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
		<p>заключил трудовой договор.</p> <p>В договоре на проведение оценки, заключенном заказчиком с юридическим лицом, должны быть указаны сведения об оценщике или оценщиках, которые будут проводить оценку, в том числе фамилия, имя, отчество оценщика или оценщиков.</p>		
11	Форма представления результатов экспертной деятельности	Отчет об оценке	Заключение эксперта	Эксп
12	Требования к содержанию и оформлению результатов экспертной деятельности	<p>В отчете должны быть указаны:</p> <p>дата составления и порядковый номер отчета;</p> <p>основание для проведения оценщиком оценки объекта оценки;</p> <p>место нахождения оценщика и сведения о членстве оценщика в саморегулируемой организации оценщиков;</p> <p>точное описание объекта оценки, а в отношении объекта оценки, принадлежащего юридическому лицу, - реквизиты юридического лица и балансовая стоимость данного объекта оценки;</p> <p>стандарты оценки для определения соответствующего вида стоимости объекта оценки, обоснование их использования при проведении оценки данного объекта оценки,</p>	<p>Эксперт дает заключение в письменной форме.</p> <p>Заключение должно содержать подробное описание проведенного исследования, сделанные в результате его выводы и ответы на поставленные судом вопросы. В случае, если эксперт при проведении экспертизы установит имеющие значение для рассмотрения и разрешения дела обстоятельства, по поводу которых ему не были поставлены вопросы, он вправе включить выводы об этих обстоятельствах в свое заключение.</p>	<p>Экс</p> <p>офор</p> <p>форм</p> <p>закл</p> <p>указа</p> <p>пол</p> <p>орган</p> <p>форм</p> <p>экс</p> <p>фами</p> <p>долж</p> <p>реест</p> <p>техни</p> <p>руков</p> <p>орган</p> <p>прове</p> <p>фами</p> <p>жите</p> <p>докум</p> <p>лично</p> <p>реест</p> <p>техни</p> <p>на пр</p> <p>закл</p> <p>экс</p>

№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
		<p>перечень использованных при проведении оценки объекта оценки данных с указанием источников их получения, а также принятые при проведении оценки объекта оценки допущения;</p> <p>последовательность определения стоимости объекта оценки и ее итоговая величина, а также ограничения и пределы применения полученного результата;</p> <p>дата определения стоимости объекта оценки;</p> <p>перечень документов, используемых оценщиком и устанавливающих количественные и качественные характеристики объекта оценки.</p> <p>Отчет может также содержать иные сведения, являющиеся, по мнению оценщика, существенно важными для полноты отражения примененного им метода расчета стоимости конкретного объекта оценки.</p> <p>Для проведения оценки отдельных видов объектов оценки законодательством Российской Федерации могут быть предусмотрены специальные формы отчетов.</p> <p>Отчет должен быть пронумерован постранично, прошит, подписан оценщиком или оценщиками, которые провели оценку, а также скреплен личной печатью</p>		<p>дата</p> <p>поряд</p> <p>экспе</p> <p>осн</p> <p>экспе</p> <p>пол</p> <p>наим</p> <p>нахо</p> <p>фам</p> <p>данн</p> <p>удост</p> <p>потер</p> <p>лица,</p> <p>наим</p> <p>нахо</p> <p>юрисд</p> <p>пер</p> <p>объек</p> <p>страх</p> <p>для и</p> <p>ходе</p> <p>нор</p> <p>и дру</p> <p>испол</p> <p>прове</p> <p>све,</p> <p>числе</p> <p>обяза</p> <p>гражд</p> <p>рассм</p> <p>экспе</p> <p>опис</p> <p>иссле</p> <p>измер</p> <p>и др.)</p> <p>обо</p> <p>экспе</p> <p>огран</p> <p>прим</p> <p>резул</p> <p>выв</p>



№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
		оценщика или печатью юридического лица, с которым оценщик или оценщики заключили трудовой договор.		поста Вып быть содер допу толк Экс выпо орган собст техни выпо утвер этой удост Эксп выпо техни завер печат Экс прош колич перед (поте или н увед Экс орган регис экспе
13	Оплата работ по экспертизе	Размер оплаты оценщику за проведение оценки объекта оценки не может зависеть от итоговой величины стоимости объекта оценки.	Эксперты получают вознаграждение за выполненную ими по поручению суда работу, если эта работа не входит в круг их служебных обязанностей в качестве работников государственного учреждения. Размер вознаграждения экспертам	Опла техни орган возме понес прове техни произ страхо соотве

№	Основные характеристики	Виды экспертной деятельности		
		Оценочная деятельность	Государственная судебно-экспертная деятельность	т т
			<p>определяется судом по согласованию со сторонами и по соглашению с экспертами. Экспертам возмещаются понесенные ими в связи с явкой в суд расходы на проезд и проживание, а также выплачиваются суточные.</p> <p>В случае, если назначение экспертов осуществляются по инициативе суда, соответствующие расходы возмещаются за счет средств федерального бюджета. В случае, если назначение экспертов осуществляются по инициативе мирового судьи, соответствующие расходы возмещаются за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации, на территории которого действует мировой судья.</p> <p>Денежные суммы, подлежащие выплате экспертам предварительно вносятся на банковский счет управления (отдела) Судебного департамента в субъектах Российской Федерации стороной, заявившей соответствующую просьбу. В случае, если указанная просьба заявлена обеими сторонами, требуемые суммы вносятся сторонами в равных частях.</p>	<p>догово Стои техни включ подле страхо обязат</p>