

**Предложения по внесению изменений в приложение к Положению Банка России от 19 сентября 2014 года № 432-П
«О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства»**

Существующая редакция	Предлагаемая редакция	Обоснование изменения
<p>1.1. Первичное установление наличия и характера повреждений, в отношении которых определяются расходы на восстановительный ремонт, производится во время осмотра транспортного средства.</p> <p>Результаты осмотра транспортного средства фиксируются актом осмотра. Акт осмотра должен включать в себя следующие сведения:</p> <p>.....</p> <p>информация о повреждениях транспортного средства (характеристиках поврежденных элементов с указанием расположения, вида и объема повреждения), <u>а также предварительное определение способа устранения повреждений и трудозатрат на выполнение не нормированных изготовителем транспортного средства ремонтных воздействий;</u></p> <p>.....</p> <p><u>предварительное установление принадлежности повреждений транспортного средства к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию;</u></p>	<p>1.1. Первичное установление наличия и характера повреждений, в отношении которых определяются расходы на восстановительный ремонт, производится во время осмотра транспортного средства.</p> <p>Результаты осмотра транспортного средства фиксируются актом осмотра. Акт осмотра должен включать в себя следующие сведения:</p> <p>.....</p> <p>информация о повреждениях транспортного средства (характеристиках поврежденных элементов с указанием расположения, вида и объема повреждения), а также предварительное определение способа устранения повреждений и трудозатрат на выполнение не нормированных изготовителем транспортного средства ремонтных воздействий</p> <p>.....</p> <p>предварительное установление принадлежности повреждений транспортного средства к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию;</p>	<p>Методика определения способа устранения повреждения включает в себя сопоставление требований изготовителя КТС в части ремонта повреждений с фактическими его повреждениями, а также ограничений изготовителя КТС в части возможного ремонта/замены составных частей. Кроме этого, методика исследования определения способа устранения повреждения предусматривает учет конструктивных особенностей КТС (материала, формы, профиля кузовных составных частей). Для принятия решения о ремонте/замене составной части, часто требуется расчет экономической целесообразности этих операций ремонта.</p> <p>Поскольку эксперт не имеет при осмотре всей этой информации, «предварительное» принятие решения о целесообразности способа устранения повреждения является необдуманным решением, волюнтаризмом, что априори неприемлемо для эксперта.</p> <p>Обоснование аналогичное.</p>
<p>1.4. Для характеристики повреждений деталей каркаса кузова и оперения транспортного средства, используются следующие показатели, в зависимости от которых определяются методы и трудоемкость устранения повреждений:</p> <p><u>площадь повреждения либо отношение площади повреждения к общей площади части, детали (в процентном соотношении или частях) и глубина (объем) повреждения (количественные показатели);</u></p> <p>.....</p>	<p>1.4. Для характеристики повреждений деталей каркаса кузова и оперения транспортного средства, используются следующие показатели, в зависимости от которых определяются методы и трудоемкость устранения повреждений:</p> <p>площадь повреждения либо отношение площади повреждения к общей площади части, детали (в процентном соотношении или частях) и глубина (объем) повреждения (количественные показатели), <u>в некоторых случаях – длина повреждения;</u></p>	<p>А для лонжеронов? Площадь коробчатого профиля не применяется. Возможны замеры только в погонных метрах (сантиметрах, дециметрах). А для трещин стекла ветрового, бампера? Также применяется измерение по длине повреждения</p>

<p>вид деформации и первоначальные (установленные <u>заводом-производителем</u>) конструктивные характеристики части, детали транспортного средства в зоне повреждения (качественные показатели);</p>	<p>вид деформации и первоначальные (установленные <u>заводом-изготовителем</u>) конструктивные характеристики части, детали транспортного средства в зоне повреждения (качественные показатели);</p> <p>далее по тексту ЕМ везде следует заменить в отношении колесных ТС – «производитель» на «изготовитель»</p>	<p>заводом-производителем – неправильная формулировка для КТС. Для КТС применимо – заводом-изготовителем. Закон РФ от 07.02.1992 N 2300-1 "О защите прав потребителей", предусматривает понятие «изготовитель»:</p> <p>изготовитель - организация независимо от ее организационно-правовой формы, а также индивидуальный предприниматель, производящие товары для реализации потребителям</p> <p>Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877:</p> <p>"изготовитель" - лицо, осуществляющее изготовление транспортного средства (шасси) или его компонентов с намерением выпуска их в обращение для реализации либо собственного пользования;</p>
	<p>Добавить п.1.8.</p> <p><u>1.8. Идентификация КТС проводится в соответствии с Методическими рекомендациями по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.</u></p>	<p>А где в ЕМ идентификационные исследования, без которых вообще невозможно решение задачи определения стоимости восстановительного ремонта? Для чего устанавливается при осмотре идентификационный номер КТС? Почему не устанавливается код краски? Определение марки, модели, модификации (комплектации), года изготовления, объема двигателя, типа лакокрасочного покрытия и многие другие вопросы, относящиеся к идентификации КТС определяются в результате идентификационных исследований.</p> <p>В ЕМ вообще отсутствует пункт (раздел) - идентификация КТС, что делает исследование не полным и очевидно не всегда объективным.</p>
<p>2.3. Проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве страхователя проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действий сил,</p>	<p>Дополнить:</p> <p>2.3. Проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве страхователя проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе</p>	<p>Фактически отсутствуют предусмотренные ФЗ «Об ОСАГО» разделы об установлении причинно-следственной связи повреждений с происшествием, технологии ремонта и др.</p> <p>ФЗ «Об ОСАГО»:</p> <p>Статья 12.1. Независимая техническая экспертиза</p>

<p>вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов, имеющих на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии.</p> <p>.....</p>	<p>характера деформаций и направления действий сил, вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов, имеющих на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии. <u>Методика исследования причинно-следственной связи повреждений КТС с происшествием изложена в Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.</u></p>	<p>транспортного средства</p> <p>1. В целях установления обстоятельств причинения вреда транспортному средству, установления повреждений транспортного средства и их причин, технологии, методов и стоимости его восстановительного ремонта проводится независимая техническая экспертиза.</p> <p>.....</p> <p>Установление причинно-следственной связи происходит не только методами транспортной трасологии. Этот вопрос подробнее расписан в Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.</p>
<p>1.6. В ходе осмотра транспортного средства проводятся описание повреждений <u>и предварительное определение способа их устранения, исходя из следующих положений.</u></p> <p><u>.....</u></p> <p><u>Для каждой поврежденной детали (узла, агрегата) транспортного средства определяется вид и объем предполагаемого ремонтного воздействия и (или) категория окраски.</u></p> <p>.....</p> <p>Для каждой поврежденной детали (узла, агрегата) транспортного средства определяется вид и объем предполагаемого ремонтного воздействия и (или) категория окраски.</p>	<p>1.6. В ходе осмотра транспортного средства проводятся описание повреждений и предварительное определение способа их устранения, исходя из следующих положений.</p> <p>.....</p> <p>Для каждой поврежденной детали (узла, агрегата) транспортного средства определяется вид и объем предполагаемого ремонтного воздействия и (или) категория окраски.</p> <p>.....</p> <p>Для каждой поврежденной детали (узла, агрегата) транспортного средства определяется вид и объем предполагаемого ремонтного воздействия и (или) категория окраски.</p> <p><u>В случаях, когда изготовителем КТС и требованиями настоящей Методики не установлены нормы, процедуры и правила, позволяющие определить вид и объем ремонтного воздействия, следует</u></p>	<p>Определение способов устранения повреждений – не задача осмотра КТС, а должно быть результатом исследования особенностей конструкции составных частей КТС (материал изготовления, вид поперечного сечения кузовной составной части, способ соединения и т.д.), рекомендации по технологии ремонта изготовителя КТС и т.д.</p> <p>Другими словами, изначальная неполнота исследования, может привести к изменению выводов в дальнейшем и созданию конфликтной ситуации. Само решение о проведении неполного исследования при осмотре противоречит принципам экспертизы.</p> <p>В ЕМ отсутствует раздел, в достаточной мере описывающий критерии ремонта/замены составных частей, технологические подходы к их ремонту (что требует ФЗ «Об ОСАГО»). Например, отсутствуют критерии ремонта/замена кузовных составных частей, рам, колесных дисков, стекол ветровых и т.д. На все технологические аспекты восстановительного ремонта отведено несколько абзацев в одном пункте ЕМ, да и то относящемуся к осмотру КТС.</p>

<p>.....</p> <p>Замена кузова легкового автомобиля, автобуса, кабины грузового автомобиля назначается в случае, если их ремонт, восстановление технически невозможны либо экономически нецелесообразны.</p> <p>Необходимость и объем работ по устранению перекосов определяются по результатам замеров; предельное время по их устранению для транспортных средств иностранных производителей определяется с учетом <u>укрупненных показателей трудозатрат на выполнение работ по кузовному ремонту и устранению перекосов проемов и кузова легковых автомобилей иностранных производителей, приведенных в приложении 3 к настоящей Методике.</u></p> <p>.....</p> <p>При необходимости замены поврежденных стекол, приборов освещения (электрооборудования) либо</p>	<p><u>руководствоваться положениями Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.</u></p> <p>Замена кузова легкового автомобиля, автобуса, кабины грузового автомобиля назначается в случае, если их ремонт, восстановление технически невозможны либо экономически нецелесообразны.</p> <p>Необходимость и объем работ по устранению перекосов определяются по результатам замеров; предельное время по их устранению для транспортных средств иностранных производителей определяется с учетом <u>укрупненных показателей трудозатрат на выполнение работ по кузовному ремонту и устранению перекосов проемов и кузова легковых автомобилей иностранных производителей, приведенных в приложении 3 к настоящей Методике</u> в соответствии с <u>Приложением 2.8 «Нормы оценочной трудоемкости ремонта отдельных составных частей КТС» Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.</u></p> <p>Редактировать текст</p>	<p>Отсутствие технологических критериев ремонта в ЕМ, делает результат экспертизы во многом субъективным. Из 10 экспертов, вывод о замене или ремонте составных частей и его объеме, у всех может быть разным. И единообразного подхода ЕМ, в настоящий момент, не дает, что видно по приведенному абзацу с кузовами КТС. Более того, большинство составных частей может ставиться экспертом в замену или, наоборот, в ремонт, в зависимости от конъюнктурных интересов. Положения МР достаточно жестко регламентируют выбор эксперта по всей номенклатуре ремонтных операций и позволяют осуществлять его контроль.</p> <p>Приведенные в ЕМ данные не соответствуют временным затратам мастеров кузовного ремонта (рихтовщиков) по значительной номенклатуре составных частей. В указанном приложении 3 не учитываются конструктивные особенности, металлоёмкость составных частей (т.е. все равно, что ремонт крыла, что боковины), особенности самих КТС (что автомобиль класса «А», что тяжелый лимузин), толщина металла и расположение повреждения, доступность до него и еще очень многие обстоятельства. В трудоемкостях по устранению перекосов согласно приложению 3 нет разницы в правке одной составной части, формирующей перекос, или допустим, трех или четырех. Абсолютно ничего не говорится о правке рам КТС. Ничего не говорится о нормах времени на кузовной ремонт автобусов, грузовых КТС и мототехники. Ничего не говорится о трудоемкостях ремонта пластиковых составных частей, стекла ветрового окна, возможный ремонт в современных условиях элементов обивки и т.д.</p> <p>Зная первоисточник получения данных таблицы 3, следует отказаться от применения приложения 3 в пользу имеющихся данных в Методических рекомендациях МЮ.</p> <p>Нет такого понятия «экспертное значение износа»</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>частей, узлов, агрегатов и деталей с ресурсом меньшим, чем ресурс транспортного средства (например, аккумуляторная батарея, шины, ремни), или наличии повреждений и дефектов, не характерных для транспортных средств с аналогичными параметрами, следует отдельно зафиксировать их марку (производителя), год выпуска, состояние, или, если это невозможно, указать <u>экспертное значение износа</u>.</p> <p>.....</p> <p>Решение о замене деталей, изготовленных из пластиковых материалов, принимается <u>только</u> в случае, если изготовитель транспортного средства запрещает их ремонт либо <u>если их ремонт и окраска</u>, включая текстурированные поверхности, <u>технически невозможны</u> или экономически нецелесообразны; решение о замене приборов освещения транспортного средства в случае разрушения их креплений без нарушения работоспособности принимается в случае невозможности ремонта их креплений (отсутствия ремонтных комплектов для ремонта креплений).</p>	<p>Решение о замене деталей, изготовленных из пластиковых материалов, принимается только в случае, если изготовитель транспортного средства <u>не регламентирует</u> их ремонт <u>при установленных повреждениях</u> либо если их ремонт и окраска, включая текстурированные поверхности, технически невозможны или экономически нецелесообразны; решение о замене приборов освещения транспортного средства в случае разрушения их креплений без нарушения работоспособности принимается в случае невозможности ремонта их креплений (отсутствия ремонтных комплектов для ремонта креплений).</p>	<p>Изготовитель КТС далеко не всегда официально регламентирует условия отказа от ремонта бамперов. Более того, учитывая многовариантность возможных видов повреждений бамперов, изготовитель может отразить критерии замены только по отдельным видам повреждений, например трещинам или разрывам, но ничего не отметить по вмятинам или пробоям.</p>
<p>2.3. Проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве страхователя проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действий сил, вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов, имеющих на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии. В случае невозможности натурного сопоставления строится графическая модель столкновения</p>	<p>2.3. Проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве страхователя проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действий сил, вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов, имеющих на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии. Методика исследования причинно-следственной</p>	<p>В главе 2 ЕМ приведен не полный порядок исследования обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и установления причин возникновения повреждений транспортного средства. Не учтен анализ повреждений не имеющих следов контактного взаимодействия (вторичных повреждений), а следовательно, не являющихся прямым предметом трасологических исследований. Не учтены способы исследования, основанные на сопоставлении фактических повреждений с характерными для конкретного вида ДТП (столкновения) и многое другое. Этот раздел полностью раскрыт в главе 5 части II Методических рекомендаций МЮ. Предлагается использовать утвержденные научные разработки</p>

<p>транспортных средств с использованием данных о транспортных средствах и их повреждениях из документов о дорожно-транспортном происшествии, имеющихся фотографий или чертежей транспортных средств либо их аналогов, в том числе с применением компьютерных графических программ.</p>	<p>связи повреждений КТС с происшествием приведена в <u>Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.</u> В случае невозможности натурального сопоставления строится графическая модель столкновения транспортных средств с использованием данных о транспортных средствах и их повреждениях из документов о дорожно-транспортном происшествии, имеющихся фотографий или чертежей транспортных средств либо их аналогов, в том числе с применением компьютерных графических программ.</p>	<p>судебных экспертов. Там же указано какие схемы, когда и как следует прилагать к исследованиям причинной связи образования повреждений на КТС. Из приведенной формулировки в ЕМ не усматривается, что и как надо отражать на графической модели столкновения и как это должно обосновать правильность вывода эксперта-техника. Более того, категоричность требования о построении графической модели столкновения во всех случаях невозможности натурального сопоставления далеко не всегда возможна практически и тем более не всегда может помочь решению задачи. Например, при отсутствии возможности определить угол столкновения и взаимного расположения КТС на проезжей части, объективную схему построить нельзя. Все нюансы таких исследований приведены в Методических рекомендациях, на которых и предлагается ссылаться в ЕМ.</p>
<p>3.4. Размер расходов по восстановлению поврежденного транспортного средства определяется с учетом расходов на материалы и запасные части, необходимые для ремонта (восстановления), расходов на оплату работ по ремонту и без учета дополнительных расходов, вызванных улучшением и модернизацией транспортного средства, и расходов, вызванных <u>временным или вспомогательным ремонтом</u> либо восстановлением.</p>	<p>Редактировать текст.</p>	<p>Не раскрыто понятие временный или вспомогательный ремонт. В других нормативных документах, а также стандартах (например, ГОСТ 18322-2016 «СИСТЕМА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ТЕХНИКИ. Термины и определения) такие термины отсутствуют!</p>
<p>3.5. Расхождение в результатах расчетов размера расходов на восстановительный ремонт, выполненных различными специалистами, следует признавать находящимся в пределах статистической достоверности за счет использования различных технологических решений и погрешностей расчета, если оно не превышает 10 процентов. <u>Указанный предел</u></p>	<p>«Указанный предел погрешности не может применяться в случае проведения расчета размера расходов с использованием замены деталей на бывшие в употреблении» Текст требует редактирования с учетом изменения в законодательстве об ОСАГО, а также нормативных актов в части безопасности дорожного движения.</p>	<p>В соответствии с Постановлением Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 58 от 26 декабря 2017 г.: 59.....Если в соответствии с Методикой требуется замена комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), то при восстановительном ремонте поврежденного транспортного средства не допускается использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей,</p>

<p><u>погрешности не может применяться в случае проведения расчета размера расходов с использованием замены деталей на бывшие в употреблении.</u></p>		<p>узлов, агрегатов). Иное может быть определено только соглашением между страховщиком и потерпевшим (абзац третий пункта 15¹ статьи 12 Закона об ОСАГО). Соглашение между страховщиком и потерпевшим при этом не должно противоречить требованиям нормативных актов в области безопасности дорожного движения. В частности - Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877 (с учетом последующих изменений и дополнений).</p>
<p>3.6.1. Количество и перечень деталей (узлов и агрегатов), подлежащих <u>замене</u> при восстановительном ремонте транспортного средства, определяется по результатам его осмотра с учетом норм, правил и процедур ремонта транспортных средств, установленных <u>производителем</u> транспортного средства, сертифицированных ремонтных технологий и экономической целесообразности. Если такие нормы, процедуры и правила производителем транспортного средства не установлены, используются нормы, процедуры и правила, установленные для ближайшего аналога.</p>	<p>Редактировать текст</p>	<p>Самая общая фраза. В ЕМ отсутствует система подбора аналога. Следовательно, ссылки на «аналог» носят субъективный характер.</p>
<p>3.6.4. Определение размера расходов на запасные части проводится с учетом следующих условий: б) при замене детали (узла, агрегата) на новую деталь (узел, агрегат) такая замена не должна ухудшать безопасность транспортного средства и должна соответствовать обязательным требованиям, если такие требования установлены производителем транспортного средства или законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения;</p>	<p>3.6.4. Определение размера расходов на запасные части проводится с учетом следующих условий: б) при замене детали (узла, агрегата) на новую деталь (узел, агрегат) такая замена не должна ухудшать безопасность транспортного средства и должна соответствовать обязательным требованиям, если такие требования установлены производителем транспортного средства или законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения, <u>в частности Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О</u></p>	<p>Конкретизация нормативного документа – Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», позволит однозначно аргументировать отказ от применения б/у, других не сертифицируемых запасных частей.</p>

	<u>безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877 ;</u>	
<p>3.6.6. В исключительных случаях (например, если по условиям поставки новых деталей (узлов, агрегатов) срок поставки выше предельного установленного срока ремонта (45 дней), отсутствует гарантированная поставка) при наличии рынка бывших в употреблении запасных частей целесообразным является использование при восстановительном ремонте таких деталей (узлов, агрегатов), с письменного согласия потерпевшего и страховщика на использование в расчете стоимости бывших в употреблении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) при расчете стоимости запасных частей используется их рыночная стоимость.....</p>	<p>Редактировать текст и добавить фрагмент о безопасности дорожного движения при эксплуатации б/у запчастей.</p> <p>3.6.6. В исключительных случаях (например, если по условиям поставки новых деталей (узлов, агрегатов) срок поставки выше предельного установленного срока ремонта (45 дней), отсутствует гарантированная поставка) при наличии рынка бывших в употреблении запасных частей <u>и отсутствии противоречий с законодательством в части безопасности дорожного движения</u>, целесообразным является использование при восстановительном ремонте таких деталей (узлов, агрегатов), с письменного согласия потерпевшего и страховщика на использование в расчете стоимости бывших в употреблении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов) при расчете стоимости запасных частей используется их рыночная стоимость.</p>	<p>Следует произвести редакцию текста с учетом изменения законодательства. В частности указать, что такое использование запасных частей возможно в случаях, предусмотренных п.15.1 статьи 12 ФЗ 40.</p> <p>ИЗ последнего Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации № 58, от 26 декабря 2017 г.: «Если в соответствии с Методикой требуется замена комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), то при восстановительном ремонте поврежденного транспортного средства не допускается использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов). Иное может быть определено только соглашением между страховщиком и потерпевшим (абзац третий пункта 151 статьи 12 Закона об ОСАГО).</p> <p>ЕМ не учитывает Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы, принятую Распоряжением правительства Российской Федерации от 8 января 2018 года N 1-р, в частности таким ее положениям:</p> <p>«формирование эффективного механизма обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств требованиям Технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств"».</p>
<p>3.7.1 К материалам также относятся утраченные вследствие повреждения транспортного средства и необходимые в процессе ремонта хладагенты, тормозные и охлаждающие жидкости. <u>При этом следует учитывать, что если такие эксплуатационные материалы не утрачены, то их расход учитывается только по нормативам на доливку.</u></p>	<p>3.7.1 К материалам также относятся утраченные вследствие повреждения транспортного средства и необходимые в процессе ремонта хладагенты, тормозные и охлаждающие жидкости. При этом следует учитывать, что если такие эксплуатационные материалы не утрачены, то их расход учитывается только по нормативам на доливку, <u>при условии, что составные части ремонтируются, а не заменяются.</u></p>	<p>Если составная часть или отдельные детали, соприкасающиеся с рабочей жидкостью, подлежат замене, то рабочие жидкости подлежат замене в обязательном порядке.</p>

<p>3.8.1..... При этом в случаях, когда расчет размера расходов на материалы для окраски проводится с применением систем (например, AZT, DAT-Eurolack, MAPOMAT), содержащихся в программных автоматизированных комплексах, применяемых для расчета, если указанные системы используют иные, кроме установленных предприятием-производителем транспортного средства, нормативы трудоемкости, применяются нормативы соответствующей системы.</p>	<p>Редактировать текст</p>	<p>Крайне неудачное изложение. Система AZT не использует нормативы трудоемкости от изготовителя КТС.</p>
	<p>Добавить п.3.9. 3.9. Расчет величины утраты товарной стоимости проводится с применением соответствующей методики, изложенной в <u>Методических рекомендациях по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.</u></p>	<p>Методика расчета УТС является продуктом научной разработки РФЦСЭ МЮ РФ и применяется уже длительное время. В новой редакции МР она скорректирована и утверждена. Расчет УТС не входит в стоимость восстановительного ремонта, но является частью причиненного вреда.</p>
<p>4.1. При этом на комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты), которые находятся в заведомо худшем состоянии, чем общее состояние транспортного средства в целом и его основных частей, вследствие влияния факторов, не учтенных при расчете износа (например, проведение ремонта с нарушением технологии, не устранение значительных повреждений лакокрасочного покрытия), <u>может быть начислен дополнительный индивидуальный износ в соответствии с приложением 6 к настоящей Методике.</u></p>	<p>4.1. При этом на комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты), которые находятся в заведомо худшем состоянии, чем общее состояние транспортного средства в целом и его основных частей, вследствие влияния факторов, не учтенных при расчете износа (например, проведение ремонта с нарушением технологии, не устранение значительных повреждений лакокрасочного покрытия), может быть начислен дополнительный индивидуальный износ в соответствии с приложением 6 к настоящей Методике. <u>В приложении 6 также приведены условия, при которых значение износа комплектующих изделий КТС может быть уменьшено.</u></p>	<p>Имеют быть случаи, когда КТС в целом и его комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты), находятся в заведомо лучшем состоянии, чем «среднее» техническое состояние транспортных средств соответствующего срока эксплуатации (например, за счет качественного обслуживания и более щадящих условий хранения и должных условий обслуживания и эксплуатации).</p>
<p>4.3..... Срок эксплуатации комплектующего изделия</p>	<p>4.3..... Срок эксплуатации комплектующего изделия</p>	<p>1. Нельзя ссылаться на дату начала эксплуатации, если в ЕМ этот термин не раскрыт вообще, и отсутствуют</p>

<p>(детали, узла, агрегата), подлежащего замене, рассчитывается в годах (с использованием целых значений и применением округления в соответствии с правилами математики) от <u>даты начала эксплуатации</u> транспортного средства либо от даты замены такого комплектующего изделия. Если точная дата начала эксплуатации не известна, она принимается равной 1 января года выпуска.</p>	<p>(детали, узла, агрегата), подлежащего замене, рассчитывается в годах (с использованием целых значений и применением округления в соответствии с правилами математики) от <u>даты изготовления (выпуска)</u> транспортного средства либо от даты замены такого комплектующего изделия. Если точная дата начала эксплуатации не известна, она принимается равной 1 января года выпуска.</p>	<p>ссылки, где он раскрыт. 2. При расчете износа, равно как и для других расчетов, правильно учитывать не год начала эксплуатации, а год выпуска (изготовления) КТС. Например, КТС изготовлен в 2015 году, но по каким-то причинам был реализован и допущен к эксплуатации в 2018 году. Нельзя утверждать, что фактически трехлетний КТС в 2018 году является менее чем годовалым. Фактор времени учитывается для дополнительного износа шин, даже согласно п.4.5. ЕМ, не говоря уже об узлах и агрегатах КТС.</p>
<p>5.1. Комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты) поврежденного транспортного средства, исправные, имеющие <u>остаточную стоимость</u> и годные к дальнейшей эксплуатации, которые можно демонтировать с поврежденного транспортного средства в случае его полной гибели (либо высвобождение которых планируется в процессе ремонта) и реализовать (годные остатки транспортного средства) должны отвечать следующим условиям:</p>	<p>Редактировать текст</p>	<p>Понятие остаточной стоимости не приведено в ЕМ, не корректно при упоминании в ЕМ, поскольку понятие «остаточной стоимости» применяется в основном в бухгалтерском учете, что неприемлемо для КТС, принадлежащих физическим лицам.</p>
<p>5.4. Расчет стоимости годных остатков расчетными методами не производится в случае, если: транспортное средство может быть оценено или реализовано на специализированных торгах (аукционах) либо оценено путем обработки данных универсальных площадок продажи подержанных транспортных средств в срок, не превышающий 15 дней; транспортное средство не подлежит разборке на запасные части по техническому состоянию. Расчетный метод торгов применяется при условии подробного обоснования невозможности определения их стоимости иными методами, предусмотренными настоящей Методикой.</p>	<p>Редактировать текст</p>	<p>Разборка КТС на «годные остатки» не должна противоречить требованиям законодательства РФ по утилизации, операциям в сфере обращения с опасными отходами и/или на право проведения деятельности, связанной со сбором и заготовкой отдельных видов отходов, как вторичного сырья, согласно требованиям Федерального закона от 24 июня 1998 года № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления». Разборка КТС на «годные остатки» не должна противоречить законодательству РФ в части безопасности дорожного движения., в частности учитывать требования Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877 Существующая редакция ЕМ противоречит или не учитывает указанные требования законодательства.</p>

<p>6.1. При принятии решения об экономической целесообразности восстановительного ремонта, о гибели и величине стоимости транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия.....</p> <p><u>Сравнению подлежат стоимость восстановительного ремонта, рассчитанная без учета износа комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов), подлежащих замене, и средняя стоимость аналога транспортного средства.</u> Проведение восстановительного ремонта признается нецелесообразным, если предполагаемые затраты на него равны или превышают стоимость транспортного средства до дорожно-транспортного происшествия (стоимость аналога)</p>	<p>Редактировать текст</p>	<p>На практике это приводит к тому, что даже при относительно небольших повреждениях на старых КТС, их восстановление становится экономически не целесообразным. Для страховых компаний это неоправданные расходы. Для владельцев КТС – непонятное для них списание авто в остатки.</p>
<p>7.2.1. В отношении запасных частей: сбор исходной информации по ценам на запасные части для формирования общего массива выборки цен, включающих в себя цены максимально доступного количества позиций запасных частей (деталей, узлов, агрегатов), содержащихся в каталогах изготовителей транспортных средств, проводится по публично доступным источникам (например, прайс-листы, информационные базы данных) розничных и оптовых цен компаний, осуществляющих поставки и/или продажи запасных частей в Российской Федерации, розничные цены дилеров изготовителей транспортных средств;</p>	<p>Добавить 7.2.1. В отношении запасных частей: сбор исходной информации по ценам на запасные части для формирования общего массива выборки цен, включающих в себя цены максимально доступного количества позиций запасных частей (деталей, узлов, агрегатов), содержащихся в каталогах изготовителей транспортных средств, проводится по публично доступным источникам (например, прайс-листы, информационные базы данных) розничных и оптовых цен компаний, осуществляющих поставки и/или продажи запасных частей в Российской Федерации, розничные цены дилеров изготовителей транспортных средств; <u>источники цен на запасные части должны отвечать требованиям, указанным в разделе V «Оценка соответствия» Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденном Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877</u></p>	<p>Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011, № 877 выставляет нормативные требования к компонентам, выпускаемым в обращение как сменные (запасные) части для находящихся в эксплуатации транспортных средств. Игнорировать требования этого нормативного акта недопустимо.</p>

<p>исходной информацией о перечне (составе) запасных частей (деталей, узлов, агрегатов) должен служить каталог запасных частей изготовителя транспортного средства по каждой модели. В исследовании учитываются только данные по новым сертифицированным запасным частям. <u>При этом в выборку цен не включаются цены на "неоригинальные" запасные части (не имеющие упаковки, торгового обозначения производителя транспортного средства либо установленного им идентификационного номера), превышающие цены на соответствующие "оригинальные" запасные части (имеющие упаковку, торговое обозначение производителя и установленный им идентификационный номер), и цены на "неоригинальные" запасные части заведомо низкого качества, то есть запасные части, цена которых составляет менее 30 процентов минимальной цены "оригинальной" запасной части;</u></p>	<p>редактировать текст</p>	<p>Понятие "оригинальные запасные части (компоненты)" и "неоригинальные запасные части (компоненты)" не соответствует понятиям, вводимым Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» ТР ТС 018/2011, (в ред. решений Совета Евразийской экономической комиссии от 30.01.2013 N 6, от <u>14.10.2015 N 78</u>) "оригинальные компоненты" - компоненты, поставляемые на сборочное производство транспортных средств;</p>
<p>7.2.3. В отношении средней стоимости материалов для ремонта транспортных средств: Стоимость на единицу материала устанавливается <u>исходя из рекомендуемой розничной цены официальных поставщиков (представительств производителей) на территории Российской Федерации.....</u> средняя стоимость в Справочнике формируется с учетом <u>применения скидки к рекомендованной розничной цене в размере до 35 процентов, учитывая, что более половины ремонтов осуществляются ремонтными организациями, приобретающими материалы по оптовым ценам.</u></p>	<p>7.2.3. В отношении средней стоимости материалов для ремонта транспортных средств: Стоимость на единицу материала устанавливается исходя из рекомендуемой розничной цены официальных поставщиков (представительств производителей) на территории Российской Федерации..... — средняя стоимость в Справочнике формируется с учетом применения скидки к рекомендованной розничной цене в размере до 35 процентов, учитывая, что более половины ремонтов осуществляются ремонтными организациями, приобретающими материалы по оптовым ценам.</p>	<p>Использовать необходимо только те стоимости, которые «доходят» до потребителя, т.е. которые фактически оплачивает потребитель. Скидка (якобы 35%) от производителя ЛКМ остается (если она есть вообще) у маляра (ремонтной организации). Потребитель ее не ощутит. Вмешиваться в деятельность ремонтного предприятия означает заниматься регулированием цен. Это недопустимо. Возможно только отслеживание цен.</p>
<p>Приложение 3 УКРУПНЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ТРУДОЗАТРАТ НА ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ ПО КУЗОВНОМУ РЕМОНТУ</p>	<p>Удалить</p>	<p>Использовать таблицы из МР СЭУ Минюста</p>

И УСТРАНЕНИЮ ПЕРЕКОСОВ ПРОЕМОВ И КУЗОВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ИНОСТРАННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ		
Приложение 6 КОЭФФИЦИЕНТЫ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ИНДИВИДУАЛЬНОГО ИЗНОСА НА КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ИЗДЕЛИЯ (ДЕТАЛИ, УЗЛЫ, АГРЕГАТЫ), КОТОРЫЕ НАХОДЯТСЯ В ЗАВЕДОМО ХУДШЕМ СОСТОЯНИИ, ЧЕМ ОБЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В ЦЕЛОМ И ЕГО ОСНОВНЫХ ЧАСТЕЙ, ВСЛЕДСТВИЕ ВЛИЯНИЯ ФАКТОРОВ, НЕ УЧТЕННЫХ ПРИ РАСЧЕТЕ ИЗНОСА	Доделать таблицу	Переработать таблицу с учетом факторов понижения износа на комплектующие изделия. Использовать таблицы из МР СЭУ Минюста
Приложение 8 СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ О СРЕДНЕГОДОВЫХ ПРОБЕГАХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ТС) (В ТЫС. КМ)	Принять данные по пробегам из Приложения Приложение 1.5 СРЕДНЕГОДОВЫЕ (НОРМАТИВНЫЕ) ПРОБЕГИ КТС Методических рекомендаций по проведению судебных автотехнических экспертиз и исследований колесных транспортных средств в целях определения размера ущерба, стоимости восстановительного ремонта и оценки.	Пробеги с возрастом уменьшаются, это объективная реальность, прописная истина, не учитываемая в ЕМ! Это зафиксировано не только в зарубежных справочниках (Евротакс, ДАТ и др.), где автомобили разбиты на категории по пробегам с учетом разницы в пробегах в первые и последующие годы, но соответствует сравнению данных о пробегах, например ВАЗ-2101 в период его выпуска – 16 тыс. км и сейчас. Старые автомобили больше в ремонте стоят, их владельцы – скромны в доходах и не позволяют много расходов на топливо. На дальнюю поездку на 15-летнем КТС уже решиться не каждый водитель. Эти КТС чаще в ремонте. Посмотрите категории по пробегам для старых КТС в зарубежных справочниках, они тоже уменьшаются по сравнению с более молодыми моделями. В ЕМ (в отличие от МР) нет никакой разницы в пробеге между 25 летним ВАЗ и трехлетним Audi; минивэном и, эксплуатирующимся в основном летом, кабриолетом; между 20 летней Toyota и 20 летним ВАЗ. В ЕМ все КТС страны, принадлежащие физическим лицам имеют только такие годовые пробеги: 10, 12, 14, 16, 18 тыс. км.!!! Говорить об объективности предложенных цифр нет

даже в мыслях.

Но принято далеко не аксиомное решение о существенно большем пробеге КТС, принадлежащих юридическим лицам, хотя такие авто, как правило, не работают в выходные дни.

Разве редкость ситуация, когда КТС руководителя только привозит и отвозит его на работу, в то время, как КТС сотрудников (физических лиц), дополнительно выполняют гораздо больше функций и их пробег значительно больше? Кроме того, частные предприниматели (юридические лица), далеко не всегда оформляют КТС на свои предприятия.

Такое разграничение КТС по пробегам, равносильно утверждению, что есть рыночная стоимость подержанного BMW отдельно для физических и юридических лиц.

Самая большая несуразица в разграничении учета пробегов для физических и юридических лиц для расчетов КТС обусловлена тем, что существует прямая связь между среднегодовым пробегом и ценой КТС. Если зафиксировать в качестве нормативного отдельно среднегодовой пробег для юридических лиц и отдельно для физических, то получится, что для одного и того же фактического пробега для конкретной модели КТС, в одном случае будет перепробег/недопробег, а в другом – норма. Соответственно это технически отразится в корректировке стоимости КТС по пробегу. Как следствие – некорректная стоимость КТС.

Фактически, существующая в ЕМ разбивка служит необоснованному увеличению износа КТС, принадлежащих юридическим лицам.

Должны остаться только средние годовые пробеги КТС с учетом конструкторских школ, срока эксплуатации и типа кузова, а также корректировки с учетом плотности населения в регионе исследования.