



Об утверждении Правил определения размера вреда, причиненного транспортному средству

Постановление Правления Национального Банка Республики Казахстан от 28 января 2016 года № 14. Зарегистрировано в Министерстве юстиции Республики Казахстан 15 марта 2016 года № 13460

В соответствии с Законом Республики Казахстан от 1 июля 2003 года «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств»

Правление Национального Банка Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила определения размера вреда, причиненного транспортному средству.

2. Департаменту методологии контроля и надзора (Абдрахманов Н.А.) в установленном законодательством Республики Казахстан порядке обеспечить:

1) совместно с Департаментом правового обеспечения (Сарсенова Н.В.) государственную регистрацию настоящего постановления в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) направление настоящего постановления в республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения «Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан»:

на официальное опубликование в информационно-правовой системе «Әділет» в течение десяти календарных дней после его государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

для включения в Государственный реестр нормативных правовых актов Республики Казахстан, Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан в течение десяти календарных дней со дня его получения Национальным Банком Республики Казахстан после государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

3) размещение настоящего постановления на официальном интернет-ресурсе Национального Банка Республики Казахстан после его официального опубликования.

3. Департаменту международных отношений и связей с общественностью (Казыбаев А.К.) обеспечить направление настоящего постановления на официальное опубликование в периодических печатных изданиях в течение десяти календарных дней после его государственной регистрации в Министерстве юстиции Республики Казахстан.

4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя Председателя Национального Банка Республики Казахстан Смолякова О.А.

5. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Председатель

Национального Банка

Д. Акишев

Утверждены
постановлением Правления
Национального Банка
Республики Казахстан
от 28 января 2016 года № 14

Правила определения размера вреда, причиненного транспортному средству

1. Общие положения

1. Настоящие Правила определения размера вреда, причиненного транспортному средству (далее - Правила), разработаны в соответствии с Законом Республики Казахстан от

1 июля 2003 года «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» и устанавливают единые подходы и методы к определению размера вреда, причиненного транспортному средству, в рамках договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, за исключением возмещения морального вреда и упущенной выгоды потерпевшего, включая утрату товарной стоимости имущества, а также возмещения неустойки в связи с нарушением потерпевшим сроков поставки товаров или производства работ (оказания услуг), иных его обязательств по контрактам (договорам).

2. В Правилах используются следующие понятия:

1) оригинальное комплектующее изделие - оригинальное автомобильное комплектующее изделие (деталь, узел, агрегат, материал), проверенное и сертифицированное изготовителем транспортного средства;

2) аналог оригинального комплектующего изделия - автомобильное комплектующее изделие (деталь, узел, агрегат, материал), идентичное или соответствующее по своим параметрам оригинальному комплектующему изделию.

3. Расчет размера вреда, причиненного транспортному средству, осуществляется страховщиком в течение 10 (десяти) рабочих дней на основании заявления об определении размера вреда причиненного имуществу по форме согласно приложению 1 к Правилам. При этом осмотр поврежденного транспортного средства осуществляется страховщиком и(или) уполномоченным лицом страховщика действующим на основании договора поручения, заключенного со страховщиком, в течение 2 (двух) рабочих дней, следующих за днем представления потерпевшим (выгодоприобретателем) или страхователем (застрахованным) заявления об определении размера вреда причиненного имуществу, и оформляется путем составления акта осмотра в произвольной форме, содержащего сведения, предусмотренные пунктом 7 Правил.

Потерпевший (выгодоприобретатель) или их представитель, транспортному средству которого причинен вред, со дня представления им или страхователем (застрахованным) заявления об определении размера вреда причиненного имуществу, указанного в части первой настоящего пункта Правил, сохраняет поврежденное имущество в таком состоянии, в каком оно находилось после транспортного происшествия, и предоставляет возможность страховщику произвести расчет размера вреда.

Сноска. Пункт 3 с изменением, внесенным постановлением Правления Национального Банка РК от 28.10.2016 № 264 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

4. Организация расчета размера вреда, причиненного транспортному средству, включает следующие этапы:

1) определение места и времени проведения осмотра поврежденного транспортного средства по согласованию со страхователем (застрахованным) либо потерпевшим (выгодоприобретателем) или их представителем и страховщиком;

2) осмотр поврежденного транспортного средства и составление акта осмотра;

3) составление расчета размера вреда поврежденного транспортного средства.

5. Если страховщиком в установленный срок не будет организован расчет размера вреда, потерпевший (выгодоприобретатель) или их представители самостоятельно обращаются к услугам оценочной организации и начинают восстановительные работы (утилизацию) поврежденного транспортного средства. Результаты определения оценочной организацией размера вреда, причиненного транспортному средству, принимаются страховщиком для осуществления страховой выплаты потерпевшему (выгодоприобретателю) или их представителю.

Затраты по расчету размера вреда, причиненного транспортному средству, несет страховщик.

6. Размер вреда, причиненного транспортному средству, определяется исходя из расчета стоимости восстановления поврежденного транспортного средства за минусом

амортизации (износа) транспортного средства на дату наступления страхового случая.

Стоимость восстановления поврежденного транспортного средства рассчитывается исходя из рыночных цен, действующих на день наступления страхового случая.

При расчете размера вреда, причиненного транспортному средству, во внимание не принимаются повреждения, имевшие место до наступления рассматриваемого страхового случая.

Размер вреда в случае полной гибели транспортного средства определяется исходя из его рыночной стоимости на дату наступления страхового случая.

Транспортное средство считается уничтоженным, если его восстановление технически невозможно или экономически нецелесообразно. Восстановление транспортного средства считается экономически нецелесообразным, если ожидаемые расходы на восстановление транспортного средства превышают 80 (восемьдесят) процентов от его рыночной стоимости на дату наступления страхового случая.

По согласованию с потерпевшим (выгодоприобретателем) или их представителями страховщик в счет страховой выплаты организует и осуществляет оплату ремонта поврежденного транспортного средства.

В случае гибели транспортного средства страховщик осуществляет страховую выплату в размере рыночной стоимости поврежденного транспортного средства до наступления страхового случая, при этом потерпевший (выгодоприобретатель) или их представитель передает в собственность страховщика остатки поврежденного транспортного средства либо осуществляет страховую выплату за минусом стоимости годных к реализации деталей, узлов, агрегатов, материалов.

7. Результаты осмотра поврежденного транспортного средства фиксируются актом осмотра, который включает в себя следующие сведения:

- дату и место проведения осмотра;

- данные регистрационных документов транспортного средства;

- сведения о владельце транспортного средства (фамилия, имя, отчество (при его наличии) физического лица или полное наименование юридического лица);

- сведения о соответствии и (или) несоответствии идентификационных характеристик и параметров транспортного средства сведениям, содержащимся в регистрационных документах поврежденного транспортного средства;

- дату повреждения транспортного средства;

- информацию о пробеге транспортного средства с указанием источника данной информации;

- дату начала эксплуатации транспортного средства;

- сведения о комплектации транспортного средства;

- информацию о повреждениях транспортного средства (характеристиках поврежденных элементов с указанием расположения, вида и объема повреждения), а также предварительное определение способа устранения повреждений;

- информацию о дефектах эксплуатации транспортного средства, повреждениях доаварийного характера, следах ранее проведенного ремонта, а также других факторах, влияющих на результаты расчета размера вреда;

- предварительное установление принадлежности повреждений транспортного средства к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию;

- данные по определению технического состояния транспортного средства либо его остатков;

- информацию о возможных скрытых повреждениях (с указанием примерного места расположения и характера повреждений);

- информацию о пробах и элементах транспортного средства, взятых для исследования (с описанием причины, вида и цели исследования);

- код цвета;

фамилию, имя, отчество (при его наличии), подпись лица, осуществившего осмотр транспортного средства;

фамилии, имена, отчества (при их наличии), замечания и подписи лиц, присутствовавших на осмотре;

дату составления акта осмотра.

Дополнительными источниками информации к акту осмотра являются фотоматериалы поврежденного транспортного средства, полученные с учетом требований к проведению фотографирования поврежденного транспортного средства, установленных в приложении 2 к Правилам.

8. При расчете размера вреда, причиненного транспортному средству, учитываются расходы на оплату следующих работ:

1) слесарных;

2) рихтовочных (Р1, Р2, Р3) по укрупненным показателям трудозатрат (время мастера) на выполнение работ по ремонту изготовленных из стального листового проката конструктивных элементов кузовов и оперения, устранению перекосов проемов и кузова легковых автомобилей иностранных производителей, установленным в приложении 3 к Правилам;

3) сварочных;

4) арматурных;

5) окрасочных;

6) иных видов работ, требуемых для проведения восстановительного ремонта, с учетом исключения пересекающихся операций.

Определение трудоемкости работ по ремонту повреждений кузова, оперения, других узлов, агрегатов, систем транспортного средства, а также окрасочных работ, осуществляется путем применения специализированных программ («Нами-Сервис», «ПС: Комплекс», «Автобаза», «Автоэкспертиза», «Автонормы», «AutoCalc», «EurotaxRepairEstimate», «EurotaxEgis», «AUDATEX», «MITCHEL»).

В случае отсутствия информации о трудоемкости работ в специализированных программах, указанных в части второй настоящего пункта Правил, трудоемкость работ осуществляется путем применения нормативов производителя транспортного средства, в случае отсутствия такой информации применяются нормативы официальных представителей, реализующих транспортные средства на территории Республики Казахстан.

Нормативы трудоемкостей по устранению перекосов проемов кузова и перекосов кузова легковых автомобилей иностранных производителей установлены в приложении 4 к Правилам.

Определение возможности восстановления пластиковых комплектующих изделий осуществляется путем применения требований производителя транспортного средства, а при отсутствии такой информации в соответствии с рекомендациями изготовителей транспортного средства по ремонту пластиковых комплектующих изделий, согласно приложению 5 к Правилам.

9. При расчете размера расходов, необходимых для восстановления поврежденного транспортного средства, принимается стоимость комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов) с учетом следующих условий:

1) наименование комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов) содержит полное наименование, указанное в каталоге запасных частей для конкретной марки (модели, модификации) транспортного средства, составленном производителем транспортного средства, или в электронной базе данных стоимостной информации в отношении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов), при отсутствии таких источников - в программно-расчетном комплексе или прайс-листе поставщика соответствующих комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов), и их уникальный номер, присвоенный производителем транспортного средства (поставщиком комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов) или программно-расчетного комплекса);

2) при замене комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов) на

новые необходимо соответствие таких изделий требованиям, установленным производителем транспортного средства.

Поврежденные комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты, материалы) производителей оригинального оборудования в процессе ремонта заменяются на соответствующие комплектующие изделия. Данное условие распространяется и на используемые материалы;

3) в случаях, предусмотренных технологической документацией, при замене отдельных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов) учитывается необходимость их замены с учетом ремонтного комплекта, включающего не только заменяемые комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты, материалы), а также изделия, полностью обеспечивающие устранение повреждения;

4) при наличии восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов), использование которых допускается производителем транспортного средства для транспортных средств, эксплуатируемых за пределами срока гарантии изготовителя, используются такие комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты, материалы) при условии соблюдения требования подпункта 2) настоящего пункта Правил.

10. В случае отсутствия информации о стоимости новых оригинальных комплектующих изделий в стоимостных базах данных, каталогах запасных частей, указанных в подпункте 1) пункта 9 Правил, страховщик использует при расчете размера вреда поврежденного транспортного средства информацию о стоимости аналога оригинального комплектующего изделия.

В случае отсутствия информации о стоимости аналога оригинального комплектующего изделия в стоимостных базах данных, каталогах запасных частей, указанных в подпункте 1) пункта 9 Правил, страховщик использует при расчете размера вреда поврежденного транспортного средства информацию о стоимости бывших в употреблении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов).

Стоимость бывших в употреблении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов) определяется по их рыночной стоимости, не превышающей стоимости новых оригинальных комплектующих изделий, при этом износ в указанном случае не учитывается.

11. После окончания процедуры расчета размера вреда, причиненного транспортному средству страховщик, не позднее 10 (десяти) рабочих дней со дня осмотра поврежденного транспортного средства представляет потерпевшему (выгодоприобретателю) или их представителям отчет о размере вреда для ознакомления. Отчет о размере вреда страховщика включает калькуляцию стоимости заменяемых комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов). Оформление калькуляции размера вреда, причиненного транспортному средству, проводится согласно приложению 6 к Правилам.

Страховщик представляет отчет о размере вреда для ознакомления потерпевшему (выгодоприобретателю) или их представителю, транспортному средству которого причинен вред.

Потерпевший (выгодоприобретатель) или их представитель в течение 3 (трех) рабочих дней со дня получения отчета о размере вреда указывает в полученном отчете отметку о согласии либо несогласии с результатами проведенного расчета размера вреда. По запросу потерпевшего (выгодоприобретателя) или их представителя страховщик предоставляет дополнительные пояснения к отчету о размере вреда.

Сноска. Пункт 11 с изменением, внесенным постановлением Правления Национального Банка РК от 28.10.2016 № 264 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

12. Оспаривание результатов расчета размера вреда потерпевшим (выгодоприобретателем) или их представителями осуществляется в порядке, предусмотренном пунктом 5 статьи 22 Закона Республики Казахстан от 1 июля 2003 года «Об

обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств».

2. Расчет размера вреда, причиненного транспортному средству, стоимости его восстановления

Параграф 1. Определение износа транспортного средства

13. Под износом при определении стоимости восстановительного ремонта транспортного средства следует понимать количественную меру физического старения транспортного средства под влиянием внешних и внутренних факторов, полученного в процессе эксплуатации и характеризующего состояние как всего транспортного средства в целом, так и его отдельных элементов (узлов, деталей).

14. Расчет величины физического износа транспортных средств иностранного производства и производства стран Содружества независимых государств производится по следующей формуле:

$$I_{\text{физ}} = I_1 \times П + I_2 \times Д,$$

где:

$I_{\text{физ}}$ - величина физического износа (в процентах);

I_1 - показатель износа на 1 000 километров пробега;

$П$ - общий пробег (фактический $П_{\text{ф}}$ или расчетный $П_{\text{расч}}$) с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, с точностью до 0.1 (в тысячах километрах);

I_2 - показатель старения за 1 год эксплуатации (в процентах);

$Д$ - фактический срок службы (в годах).

Значения коэффициентов указаны в таблицах 1, 3, 4, 5 и 6 приложения 7 к Правилам.

15. Значение фактического пробега снимается с исправного одометра транспортного средства или принимается по учетным документам данного транспортного средства. В сомнительных случаях пробег определяется расчетным путем исходя из среднегодового пробега однотипного транспортного средства и длительности эксплуатации по следующей формуле:

$$П = П_{\text{расч}} = П_{\text{сг}} \times Д \text{ (в тысячах километрах),}$$

где:

$П$ - общий пробег (фактический $П_{\text{ф}}$ или расчетный $П_{\text{расч}}$) с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, с точностью до 0.1 (в тысячах километрах);

$П_{\text{сг}}$ - среднегодовой пробег;

$Д$ - фактический срок службы (в годах).

16. При определении стоимости восстановительного ремонта транспортного средства, находящегося в удовлетворительном состоянии по внешнему виду и отвечающего эксплуатационным характеристикам, соответствующего условиям безопасности эксплуатации и требованиям законодательства Республики Казахстан о дорожном движении, но достигшего расчетного процента износа более 75 (семидесяти пяти) процентов, последний снижается до уровня 75 (семидесяти пяти) процентов.

17. Для деталей, узлов и агрегатов транспортного средства, не имеющих документального подтверждения даты их изготовления, при определении их индивидуального износа допускается использование Шкалы экспертных оценок, изложенной в таблице 6 приложения 7 к Правилам, с обязательным обоснованием в заключении.

18. Для деталей транспортного средства и дополнительного оборудования, а также стекол, фар, фонарей, ремней и подушек безопасности, при определении стоимости восстановительного ремонта транспортного средства, эксплуатационный износ принимается в соответствии с общим процентом износа на все транспортное средство.

19. Определение процента износа шин транспортного средства и износа аккумуляторной

батарей проводится согласно приложения 8 и 9 к Правилам.

20. Физический износ капитально отремонтированного транспортного средства либо индивидуальный физический износ капитально отремонтированного узла или агрегата транспортного средства увеличивается на 20 (двадцать) процентов.

21. Длительность эксплуатации транспортного средства с момента выпуска до момента проведения исследования определяется в годах с точностью до десятичного знака. В случае невозможности установления даты выпуска транспортного средства, за дату выпуска в расчетах принимается дата ввода транспортного средства в эксплуатацию.

22. В связи с невозможностью учета индивидуального эксплуатационного износа для быстроизнашивающихся деталей и узлов, которые в процессе эксплуатации подвергаются неоднократной замене, их износ следует принимать равным износу транспортного средства.

Параграф 2. Определение стоимости транспортного средства

23. Для определения стоимости транспортного средства используются два основных подхода:

сравнительный, основанный на анализе первичного и вторичного рынков продаж транспортных средств;

затратный, основанный на определении затрат, необходимых для восстановления либо замещения исследуемого объекта с учетом его износа.

Доходный подход при определении стоимости транспортного средства не применяется (доходный подход эффективен преимущественно для оценки объектов, приносящих доход - предприятий, производственных комплексов и других объектов бизнеса, при этом транспортные средства являются элементами системы, приносящей доход).

Исходными данными для определения рыночной стоимости транспортного средства являются данные, установленные при осмотре транспортного средства, изучении документов данного транспортного средства, справочной литературы, исследовании материалов дела, других представленных документов:

марка, модель, модификация;

тип кузова;

дата выпуска;

пробег;

комплектация и комплектность;

техническое состояние транспортного средства;

объем и качество ранее проведенных ремонтных воздействий, в том числе замена основных узлов и агрегатов.

24. Под рыночной стоимостью транспортного средства понимается расчетная денежная сумма, за которую транспортное средство переходит из рук в руки на дату проведения исследования между заинтересованным покупателем и заинтересованным продавцом в результате коммерческой сделки после проведения надлежащего маркетинга, при которой каждая из сторон действовала бы компетентно, расчетливо и без принуждения.

25. Рыночная стоимость транспортного средства определяется сравнительным подходом.

Сравнительный подход заключается в использовании и анализе цен спроса и предложения на транспортные средства, сложившихся на первичном и вторичном рынке продаж, на момент проведения исследования. Данный подход реализуется путем определения средней стоимости транспортного средства - аналога, на региональном рынке, с последующей ее корректировкой.

26. Рыночная стоимость транспортного средства определяется по следующей схеме:

1) экспертом проводится анализ ценовой информации, имеющейся в следующих источниках:

прайс-листы организаций, занимающихся реализацией новых и поддержанных транспортных средств;

ценовая информация на новые и поддержанные транспортные средства, публикуемая в

региональных периодических изданиях;

ценовая информация регионального рынка на новые и подержанные транспортные средства, публикуемая на интернет-ресурсах;

2) источники ценовой информации, использовавшиеся при определении рыночной стоимости транспортного средства, в обязательном порядке указываются в исследовательской части заключения;

3) при выборе источника информации следует учитывать его соответствие следующим требованиям:

наличие статуса официального издания или ссылки на издателя (организацию), предоставившего информацию;

наличие сведений об отличительных особенностях объектов (например, назначение, тип, марка, модель, идентификационные признаки, основные характеристики) для установления явного соответствия представляемой информации объекту исследования;

предоставление достоверной и актуальной информации;

обладание оперативностью передачи новой информации;

4) определение рыночной стоимости транспортного средства производится по формуле:

$$I_{\text{физ}} = I_1 \times \Pi + I_2 \times Д$$

где:

C_p - рыночная стоимость транспортного средства (в тенге);

C_i - цена i -го аналога транспортного средства;

i - количество предложений, $i \geq 3$;

5) при определении рыночной стоимости не используются цены на транспортные средства, заведомо отличающиеся по состоянию и комплектации от исследуемого транспортного средства.

27. Транспортное средство, бывшее в употреблении и не пользующееся спросом на рынке, уценивается по признаку морального старения на 10 (десять) процентов от расчетной стоимости. Величина данной уценки увеличивается до 20 (двадцати) процентов, если на момент исследования прекращен выпуск рассматриваемой модели (модификации) транспортного средства, и до 30 (тридцати) процентов - в случае прекращения выпуска запасных частей на него, а также в зависимости от его комплектации и состояния, допускается применение корректирующих скидок на торг в размере от 5 (пяти) до 10 (десяти) процентов.

28. При принятии окончательного решения о величине стоимости транспортного средства по причине морального старения учитываются реальные цены на рынке сбыта.

29. Расчетная остаточная стоимость транспортного средства с учетом всех вышеупомянутых факторов снижения составляет не ниже стоимости металлолома его деталей.

Параграф 3. Определение стоимости разукомплектованного транспортного средства

30. Стоимость разукомплектованного транспортного средства определяется из разности цены укомплектованного транспортного средства и затрат на его приведение до исходного состояния.

31. Определение стоимости разукомплектованного транспортного средства проводится в следующем порядке:

1) определяется стоимость транспортного средства в исходном, укомплектованном, состоянии;

2) определяются затраты на укомплектование представленного транспортного средства до исходного состояния:

устанавливается перечень и стоимость отсутствующих деталей и узлов;

устанавливается перечень и стоимость работ по установке отсутствующих деталей и

узлов;

3) проводится расчет окончательной стоимости транспортного средства из разности стоимостей укомплектованного транспортного средства и затрат на доукомплектование представленного транспортного средства.

32. Если затраты на доукомплектование транспортного средства (с учетом износа), равны или превышают 80 (восемьдесят) процентов его рыночной стоимости в укомплектованном состоянии, то стоимость разуккомплектованного транспортного средства равна стоимости годных для использования (реализации) остатков транспортного средства, определяемой в порядке, установленном параграфом 9 Правил.

Параграф 4. Учет наличия дефектов эксплуатации, неисправностей и следов ремонта в стоимости транспортного средства

33. При наличии дефектов, вызванных ненадлежащей эксплуатацией и (или) условиями хранения, требующих замены, ремонта или окраски деталей, стоимость транспортного средства дополнительно уменьшается на величину затрат, необходимых для их устранения - $V_{дэ}$.

34. К дефектам, снижающим стоимость транспортного средства, относятся:

следы и последствия коррозии;

трещины элементов кузова и прочих деталей от усталости металла;

сколы (выбоины), потускнение, расслоение, растрескивание, растяжение неметаллических деталей (материалов), лакокрасочных и других защитных покрытий, разрыв обивки по шву;

истертости остекления;

загрязнение, разрыв (не по шву) обивки салона и сидений кузова автомобиля и прицепа, сидений и покрывочных материалов;

ослабление крепления агрегатов, узлов (деталей) транспортного средства;

негерметичность емкостей и систем, прочие явные дефекты эксплуатации.

35. При выявлении указанных дефектов на транспортном средстве, величина затрат на их устранение определяется с учетом стоимости работ по устранению дефекта, использованных материалов, а также установленных деталей, стоимость которых принимается с учетом физического износа транспортного средства:

$$П = П_{расч} = П_{сг} \times Д \text{ (мың километр),}$$

где:

$V_{дэ}$ – величина затрат на устранение дефекта (в тенге);

$C_{рр}$ – стоимость ремонтных работ по устранению дефекта;

C_m – стоимость использованных материалов;

C_d – стоимость деталей;

$I_{физ}$ – величина физического износа (в процентах).

36. В случае, если при осмотре транспортного средства будут выявлены следы рихтовки, правки, подгонки, ремонтной сварки элементов кузова, рамы, аварийные, термические, эксплуатационные неровности, вмятины и другие механические повреждения, разнотонность окрашенных поверхностей, стоимость транспортного средства дополнительно снижается исходя из поэлементного учета от общей стоимости, цена с учетом дополнительного снижения определяется по формуле:

$$C_p = \frac{\sum C_i}{i},$$

где:

$C_{\text{рем}}$ – стоимость транспортного средства, с учетом дополнительного снижения (в тенге);

C_p – рыночная стоимость транспортного средства;

$K_{\text{утс } i}$ – коэффициент утраты товарной стоимости транспортного средства по i -му элементу, определяемый в соответствии с приложением 10 к Правилам.

37. При выявлении дефектов эксплуатации, работа по устранению которых не предусмотрена действующими прејскурантами (загрязнение, потускнение покрытий и иные дефекты), за основу расчета допускается принимать предполагаемую трудоемкость работ (вплоть до замены детали) и стоимость соответствующего нормо-часа.

38. Окончательная стоимость транспортного средства с учетом его фактического состояния (с дефектами эксплуатации и не устраненными повреждениями) определяется по следующей формуле:

$$C_{\text{ф}} = C_p - B_{\text{дэ}} - C_{\text{рем}},$$

где:

$C_{\text{ф}}$ – стоимость транспортного средства с учетом его фактического состояния (в тенге);

C_p – рыночная стоимость транспортного средства;

$B_{\text{дэ}}$ – величина затрат на устранение дефекта;

$C_{\text{рем}}$ – стоимость транспортного средства, с учетом дополнительного снижения.

Параграф 5. Определение стоимости восстановительного ремонта транспортного средства

39. Восстановительный ремонт – комплекс работ, необходимых для восстановления технических характеристик транспортного средства и его потребительских свойств, которые данное транспортное средство имело непосредственно до повреждения.

40. Под стоимостью восстановительного ремонта транспортного средства понимается наиболее вероятная сумма затрат, достаточная для восстановления транспортного средства до исходного (доаварийного) состояния.

41. Расчет стоимости восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства определяется на момент проведения экспертизы по следующей формуле:

$$C_{\text{вр}} = C_{\text{рр}} + C_{\text{м}} + C_{\text{д}},$$

где:

$C_{\text{вр}}$ – стоимость восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства (в тенге);

$C_{\text{рр}}$ – стоимость ремонтных работ по устранению дефекта;

$C_{\text{м}}$ – стоимость использованных материалов;

$C_{\text{д}}$ – стоимость деталей.

Параграф 6. Определение объема ремонтных работ, необходимых для восстановления транспортного средства

42. Объем, способы, виды, технология и трудоемкость ремонтных работ определяются экспертным путем в зависимости от характера и степени повреждения, состояния (коррозионного разрушения) деталей и узлов, с учетом необходимости проведения работ по разборке, сборке, подгонке, регулировке, окраске, антикоррозионной и противоржавной обработке и иных работ, в соответствии с технологией, установленной предприятием-изготовителем транспортного средства, в случае отсутствия сведений о технологии ремонта предприятия-изготовителя – путем экспертной оценки по имеющимся аналогам и данным официальных представительств предприятий-изготовителей.

43. Определяя техническое состояние транспортного средства и объем ремонтных работ, необходимых для восстановления транспортного средства, по узлам и агрегатам, в которых возможно наличие скрытых повреждений, необходимо учитывать работы по проверке (при необходимости с разборкой и дефектовкой), без учета стоимости предполагаемых на

замену деталей в расчетах, до фактического подтверждения данного предположения.

44. При определении стоимости восстановительного ремонта транспортного средства различают следующие виды ремонтных воздействий:

ремонт 1 - устранение повреждений в легкодоступных местах (до 20 (двадцати) процентов поверхности детали);

ремонт 2 - устранение повреждений со сваркой или ремонт 1 на поверхности детали, деформированной до 50 (пятидесяти) процентов;

ремонт 3 - устранение повреждений на поверхности детали, деформированной до 30 (тридцати) процентов, с вытяжкой или правкой, с усадкой металла, вырезкой участков, не подлежащих ремонту, и изготовлением ремонтных вставок из выбракованных деталей кузова или листового металла с приданием ему формы восстанавливаемой детали;

ремонт 4 - устранение повреждений с ремонтом 3 на площади свыше 30 (тридцати) процентов поверхности детали;

замена и частичная замена - замена поврежденной детали или части детали номенклатурной, запасной частью либо ремонтной вставкой изготовленной из нее. Частичная замена чаще всего производится при повреждении узких и длинных деталей (поперечины, лонжероны, боковины, брызговики).

Ремонт 4 следует применять в исключительных случаях при невозможности или экономической нецелесообразности проведения замены детали. Не назначается ремонт свыше ремонта 2 при расчете стоимости восстановительного ремонта для транспортных средств, выполненных из алюминиевых сплавов, что связано с ограниченностью термического воздействия на детали транспортного средства. В трудоемкостях по замене кузовных деталей учитываются следующие работы:

отсоединение и снятие старой детали с устранением остатков металла, рыхлой пластовой ржавчины (коррозии);

рихтовка сопрягаемых кромок;

подгонка и приварка новой детали с зачисткой сварочных точек и швов;

выравнивание поверхностей наполнителем, с шлифовкой дефектных мест.

45. Замена кузова или рамы легкового автомобиля, микроавтобуса, автобуса, кабины или рамы грузового автомобиля назначается при несоответствии их установленным требованиям на приемку их в ремонт.

46. В случае отсутствия установленных требований замена назначается при выполнении следующих условий:

1) образование сложного или особо сложного перекоса кузова при необходимости замены:

передней части кузова с передними лонжеронами, с устранением деформаций (не ниже ремонта 2), или заменой щита передка, передних стоек боковины (одной боковины), рамы ветрового окна, панели переднего пола салона в левой и (или) правой части, панели крыши;

задней части кузова с задними лонжеронами, с устранением деформаций (не ниже ремонта 2) или заменой задней перегородки, рамы окна задка, задних частей боковин (одной боковины), панели заднего пола салона в левой и (или) правой части;

2) наличие повреждений, требующих замены более 50 (пятидесяти) процентов, таких элементов кузова, как панель крыши, пол салона с лонжеронами, боковина, моторный щит, лонжерон передний, лонжерон задний;

3) средний или сложный перекос кузова при наличии сквозной коррозии его несущих элементов, не позволяющей обеспечить качественное сопряжение заменяемых или ремонтируемых деталей;

4) восстановительный ремонт кузова или рамы путем замены или ремонта отдельных элементов экономически нецелесообразен.

47. При назначении объема окрасочных работ эксперт исходит из необходимости полной (не частичной) окраски всех замененных и подвергшихся сварке, рихтовке, правке

окрашиваемых деталей до линии их раздела с сопряженной деталью, а также сопряженных деталей (растушевкой), если их окрашенная поверхность повреждается в результате соединения сваркой.

48. Если в соответствии с вышеупомянутыми требованиями окраске подлежит более 50 (пятидесяти) процентов наружной окрашиваемой поверхности транспортного средства, назначается его полная наружная окраска.

49. Работы по окраске отдельных элементов кузова и оперения транспортных средств не назначаются, если при осмотре транспортного средства установлено, что:

- на всем элементе до его повреждения отсутствовало лакокрасочное покрытие;
- в зоне повреждения элемента ранее отсутствовало лакокрасочное покрытие;
- на элементе имеются признаки сквозной коррозии.

50. Если при визуальном методе определения объема восстановительных работ поврежденного транспортного средства не имеется возможность выявить скрытые дефекты на внутренних деталях узлов трансмиссии или силового агрегата, оказавшегося в зоне аварийного повреждения, а также скрытых деталях кузова автомобиля (усилители, арки колес), то все предложения по скрытым повреждениям эксперт фиксирует в заключении, но не включает в стоимость восстановления транспортного средства стоимость устранения скрытого дефекта до подтверждения предположения непосредственным осмотром вскрытого узла, агрегата или заказ-нарядом на выполненные работы в ремонтном предприятии.

Параграф 7. Определение стоимости запасных частей и материалов

51. Стоимость подлежащих замене (замененных) деталей, узлов, агрегатов () и материалов определяется на основании имеющейся информации о рыночных ценах на оригинальные запасные части данного региона, либо другого региона с учетом возможной доставки. Стоимость вспомогательных материалов учтена в стоимости нормо-часа и дополнительной оплате не подлежит.

52. Стоимость подлежащих замене (замененных) деталей, узлов, агрегатов с учетом физического износа $I_{\text{физ}}$ рассчитывается по формуле:

$$C_{\text{рем}} = C_p \times \left[1 - \frac{\sum K_{\text{у}} T_{\text{с}} i}{100\%} \right],$$

где:

C_d - стоимость подлежащих замене (замененных) деталей, узлов, агрегатов (в тенге);

$C_d^{\text{нов}}$ - стоимость новой детали (в тенге);

$I_{\text{физ}}$ - величина физического износа (в процентах).

Параграф 8. Определение

стоимости ремонтно-восстановительных работ

53. Стоимость восстановительных работ $C_{\text{рр}}$ определяется на основании установленных предприятием-изготовителем нормативов трудоемкостей T_p технического обслуживания и ремонта транспортного средства и стоимости одного нормо-часа работ по транспортному средству и ремонту транспортного средства данного типа по следующей формуле:

$$C_{\text{ф}} = C_p - B_{\text{лз}} - C_{\text{рем}},$$

где:

$C_{\text{рр}}$ - стоимость ремонтных работ по устранению дефекта;

$C_{\text{нч}}$ - стоимость нормо-часа (в тенге);

T_{ip} - трудоемкость i -го вида работ, нормо-час.

54. При определении трудоемкости ремонта транспортного средства используются нормы трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту, разработанные и утвержденные производителем транспортного средства или уполномоченными организациями. В случае, если таких норм не существует, необходимо использовать имеющиеся нормы трудоемкости для

транспортного средства-аналога.

55. Надбавки за срок эксплуатации и иностранное производство, заложенные в стоимости нормо-часа, дополнительно не начисляются.

56. Стоимость отдельных работ, не включенных в сборники, принимается непосредственно в денежном выражении исходя из сложившихся цен на региональном рынке.

56-1. Минимальная стоимость одного нормо-часа на техническое обслуживание и ремонт транспортного средства определяется согласно приложению 10-1 к Правилам.

Сноска. Правила дополнены пунктом 56-1 в соответствии с постановлением Правления Национального Банка РК от 28.10.2016 № 264 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 9. Определение стоимости годных остатков в случае уничтожения транспортного средства

57. Под годными остатками транспортного средства, поврежденного в результате дорожно-транспортного происшествия, стихийного бедствия или по другим внешним причинам, понимаются исправные, пригодные для дальнейшей эксплуатации, детали (агрегаты, узлы), пользующиеся определенным спросом на рынке.

Годные запчасти, снятые с транспортного средства и предназначенные к реализации, имеют износ не более 60 (шестидесяти) процентов и срок службы не более 10 (десяти) лет. Для запчастей, срок службы которых превышает 10 (десять) лет или износ которых превышает 60 (шестидесяти) процентов, учитывается стоимость только утилизационных остатков, по стоимости лома.

58. Остатки считаются годными при условии:

- 1) отсутствия повреждений, нарушающих целостность детали (агрегата, узла) и товарного вида, при этом деталь (агрегат, узел) находится в работоспособном состоянии;
- 2) отсутствия изменений конструкции, формы, целостности и геометрии детали (агрегата, узла), не предусмотренных изготовителем транспортного средства;
- 3) отсутствия признаков ранее проводившихся ремонтных воздействий, таких как следы правки, рихтовки, следы шпатлевки.

59. Под стоимостью годных остатков понимается наиболее вероятная стоимость, по которой они реализованы на рынке с учетом предпродажных затрат (затрат на разборку, дефектовку, хранение) и торговых издержек при реализации.

60. Рыночная стоимость годных остатков (агрегатов и узлов) транспортного средства определяется по формуле:

$$C_{вр} = C_{рр} + C_{м} + C_{д.}$$

где:

$C_{го}$ - рыночная стоимость годных остатков (агрегатов и узлов) транспортного средства (в тенге);

$C_{тс}^{ан}$ - стоимость аналога транспортного средства (в тенге);

$Уд_i$ - удельный вес i -го годного остатка в рыночной стоимости транспортного средства, определяемый в соответствии с таблицами 1, 2, 3, 4 и 5 приложения 11 к Правилам;

$K_{повр}$ - коэффициент, учитывающий степень повреждения годного остатка;

$K_{сд}$ - коэффициент, учитывающий наличие скрытых дефектов транспортного средства (для расчетов применяется $K_{сд} = 0,9$);

$K_{спр}$ - коэффициент спроса на годные остатки;

$K_з$ - коэффициент, учитывающий предпродажные затраты (разборка, дефектовка), а также торговые издержки при реализации годных остатков транспортного средства, который принимается равным 1,25.

61. Коэффициент, учитывающий степень повреждения годных остатков транспортного

средства, определяется в соответствии с таблицей 6 приложения 11 к Правилам.

62. Коэффициент спроса на годные остатки транспортного средства определяется по таблице 7 приложения 11 к Правилам.

63. Порядок проведения экспертизы годных остатков транспортного средства включают следующие этапы:

1) основной целью экспертного осмотра при экспертизе годных остатков является установление номенклатуры и степени повреждения деталей (агрегатов, узлов), которые отнесены к годным остаткам поврежденного транспортного средства;

2) транспортное средство представляется на экспертный осмотр в неизменном виде, соответствующем состоянию на момент дорожно-транспортного происшествия. Предъявленные на экспертизу остатки транспортного средства однозначно идентифицируются как принадлежащие данному транспортному средству;

3) экспертный осмотр транспортного средства для экспертизы годных остатков проводится с привлечением средств инструментального контроля технического состояния транспортных средств и их отдельных агрегатов;

4) подлежащие дальнейшей эксплуатации остатки транспортного средства определяются стоимостью лома, черных или цветных металлов, входящих в их конструкцию. Поскольку в настоящее время, стоимость разборки легкового автомобиля для сдачи в металлолом, затрат на дефектовку, доставку до приема металлолома и сдачу металлолома, превышает стоимость, по которой сдается в лом металл, содержащейся в конструкции автомобиля, то стоимость не подлежащих дальнейшей эксплуатации остатков для легковых автомобилей, не рассчитывается.

64. Подбор аналогов для различных видов транспортного средства, классификация перекосов кузовов транспортного средства, а также требования по окраске транспортного средства проводится согласно приложениям 12, 13 и 14 к Правилам.

Приложение 1
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

Сноска. Приложение 1 в редакции постановления Правления Национального Банка РК от 28.10.2016 № 264 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Форма	
Дата поступления (день, месяц, год)	Входящий регистрационный номер № _____ Председателю Правления _____ (фамилия, имя, отчество (при наличии))
	и наименование страховой организации) от _____ (фамилия, имя, отчество (при наличии)),
	_____ место жительства либо наименование
	_____ юридического лица, место нахождения,
	контактные данные), являющегося:
	страхователем ☐
	застрахованным ☐

	☐ потерпевшим
	☐ выгодоприобретателем
	☐ представителем (статус заявителя указать в одной или при обращении представителя в двух ячейках)

**Заявление об определении размера вреда
причиненного имуществу**

В связи с произошедшим

(дата, город, место дорожно-транспортного происшествия)
дорожно-транспортным происшествием между транспортным средством

(марка и государственный регистрационный номерной знак транспортного средства)

Под управлением _____

(фамилия, имя, отчество (при наличии))

Принадлежащим _____

(фамилия, имя, отчество (при наличии) либо наименование юридического лица)

и транспортным средством _____

(марка и государственный регистрационный номерной знак транспортного средства)

под управлением _____

(фамилия, имя, отчество (при наличии))

принадлежащим _____

(фамилия, имя, отчество (при наличии) либо наименование юридического лица)

прошу организовать расчет размера вреда, причиненного имуществу _____

(марка и государственный регистрационный номерной знак транспортного средства)

Осмотр поврежденного транспортного средства прошу провести:

«___» _____ года в _____ часов _____ минут

по адресу _____,

(местонахождение транспортного средства)

контактные данные заявителя _____.

(телефон)

Осмотр поврежденного транспортного средства осуществляется в течение 2 (двух) рабочих дней, следующих за днем представления настоящего заявления).

(подпись заявителя)

(дата заполнения)

Приложение 2
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

Требования к проведению фотографирования поврежденного транспортного средства

При проведении осмотра поврежденного транспортного средства необходимо провести фотографирование исходя из следующих требований:

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

Необходимо при одной зоне повреждений делать не менее 2 снимков. Расстояние для проведения обзорного снимка легкового автомобиля около 5 метров (рисунок 1).

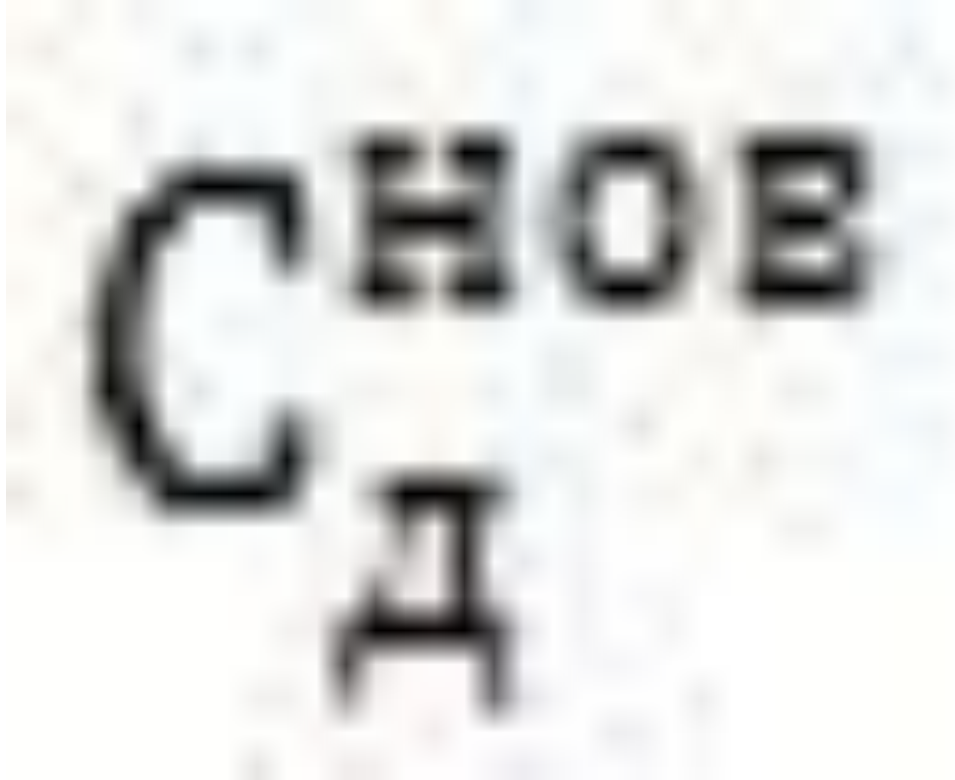


Рисунок 1. Схема выполнения фотосъемки поврежденного транспортного средства (общего вида)

Необходимо дополнительно произвести фотографирование регистрационных документов транспортного средства (идентификационный номер (VIN) транспортного средства, при его отсутствии номер кузова или рамы) и справки с места дорожно-транспортного происшествия. При наличии расхождений фактических номеров с данными регистрационных документов фотографии документов и номеров выполняются в обязательном порядке;

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

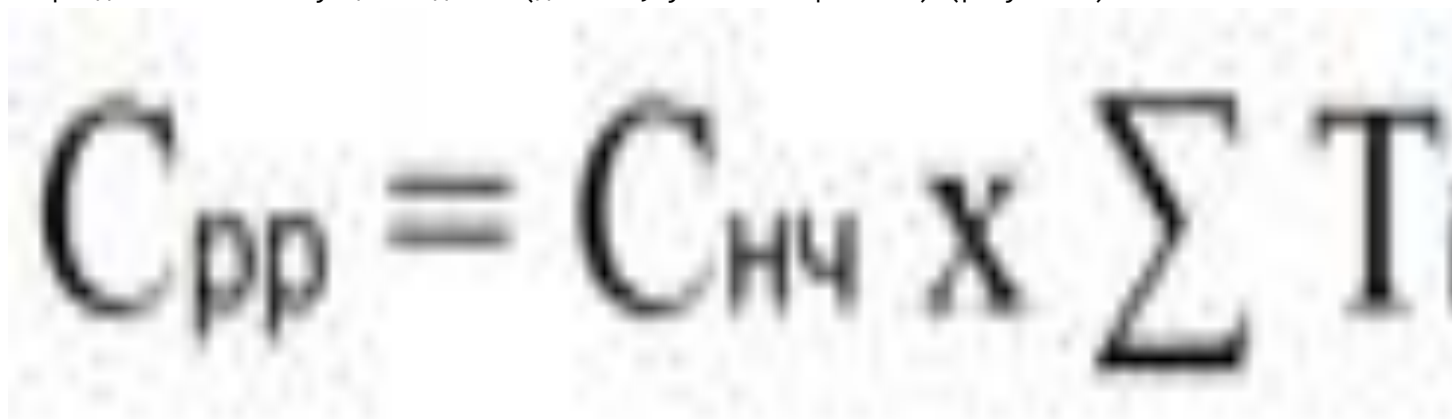


Рисунок 2. Схема выполнения фотосъемки поврежденной левой передней двери

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

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

3) детальные (масштабные) снимки - отдельные (локальные) повреждения транспортного средства с близкого расстояния. Выполняются по тем повреждениям, характер или объем которых недостаточно четко определяется по узловому снимку.

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

Узловые и детальные снимки проводятся последовательно, находясь на одной линии под неизменным углом по отношению к оси транспортного средства (с начала выполняется обзорный, узловой снимки, затем приблизившись к транспортному средству, выполняется детальный снимок под тем же углом).

При фотосъемке вертикально расположенных поверхностей оптическая ось объектива располагается горизонтально и направляется в центр снимаемой зоны (части, узла, агрегата, детали).

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

Выполняются несколько детальных снимков под разными углами с целью получения наиболее четкого и информативного изображения.

Комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты), поврежденные в дорожно-транспортном происшествии, но отсутствующие на транспортном средстве (например, оторванные бампер, зеркало заднего вида), фотографируются отдельно, по возможности рядом с нарушенным креплением.

Повреждения, не имеющие причинно-следственной связи с рассматриваемым дорожно-транспортным происшествием, фотографируются с учетом обеспечения возможности проведения транспортно-трасологической экспертизы (с обязательным использованием измерительной

рейки или других средств измерения).

На фотографиях фиксируется общий вид зоны повреждений и отдельные повреждения с привязкой по месторасположению и возможностью визуализации размеров повреждений, с фиксацией основных характеристик (динамические или статические, направленность, глубина проникновения, наличие наслоений и (или) иные повреждения транспортного средства).

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

Фотографии в фототаблице нумеруются и удостоверяются подписью специалиста, проводящего осмотр. Количество фотографий в фототаблице на листе формата А4 не более четырех.

Фотографии в электронном виде размещаются на электронном носителе и прилагаются к акту осмотра. Наличие приложения с электронным носителем не освобождает специалиста от обязанности оформить и приложить к акту осмотра фототаблицу.

Приложение 3
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

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

Площадь повреждения, (кв. м.)	Необходимое время ¹ (нормо-час)		
	1 категории сложности ²	2 категории сложности ²	3 категории сложности ²
1	2	3	4
0,01	0,6	0,8	1,1
0,02	0,7	1,0	1,3
0,03	0,8	1,1	1,5
0,04	0,9	1,3	1,7
0,05	1,0	1,7	2,0
0,06	1,1	1,9	2,4
0,07	1,2	2,3	2,7
0,08	1,3	2,4	2,9
0,09	1,4	2,5	3,3
0,10	1,6	2,8	3,5
0,11	1,7	2,9	3,8
0,12	1,9	3,1	3,9
0,13	2,0	3,3	4,1
0,14	2,2	3,5	4,4
0,15	2,4	3,6	4,6
0,16	2,5	3,7	4,8
0,17	2,7	3,8	5,0
0,18	2,9	4,0	5,2
0,19	3,0	4,2	5,4
0,20	3,1	4,3	5,6
0,21	3,3	4,4	5,7

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

Примечание:

¹Необходимое время (нормо-час) - необходимое время приведено без учета подготовительно-заключительных работ.

²Категории сложности - категория сложности не связана с нормированием ремонтов транспортного средства отечественных производителей (категории 1, 2, 3) и зависит от степени повреждения:

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

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

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

Приложение 4
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

**Нормативы трудоемкости по устранению перекосов проемов
кузова и перекосов кузова легковых автомобилей иностранных производителей**

Устранение перекоса	Несложный перекоп (проем)	Перекоп средней сложности (более одного проема; проем плюс лонжероны)	Сложный перекоп (каркас кузова - более двух проемов с панелями пола, крыши или лонжеронами)
норматив трудоемкости	2,0	3,8	7,5

Приложение 5
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

**Рекомендации изготовителей транспортного средства по
ремонту пластиковых комплектующих изделий**

№	Производитель транспортного средства	Характеристика объекта ремонта				
		Номенклатура ремонтируемых элементов	Виды и предельно допустимые размеры восстанавливаемых повреждений			
			Изломы	Проломы	Сколы	Трещины Царапины

1	2	3	4	5	6	7	8
1	AUDI	Без ограничений	Не подлежат ремонту	Диаметром до 30 мм	Длиной до 100 мм	Длиной до 100 мм	Длиной до 100 мм
2	BMW	Кроме фиксирующих элементов	Не подлежат ремонту	Не подлежат ремонту	+	Не подлежат ремонту	+
3	CITROEN	Без ограничений	Не подлежат ремонту	Не подлежат ремонту	Длиной до 100 мм	Длиной до 100 мм	Длиной до 100 мм
4	DAEWOO	Без ограничений	+	+	+	+	+
5	DAIHATSU	Без ограничений	Не подлежат ремонту	+	+	+	+
6	FIAT	Кроме пластиковых емкостей, деталей рулевого управления и элементов оптики	Не подлежат ремонту	+	+	+	+
7	FORD	Без ограничений	Не подлежат ремонту	До 30 мм в диаметре	Длиной до 100 мм	Длиной до 100 мм	Длиной до 100 мм
8	HONDA	Без ограничений	Не подлежат ремонту	+	+	+	+
9	HYUNDAI	Бампера, молдинги, декоративные и защитные накладки	Не подлежат ремонту	+	+	+	+
10	JAGUAR	Без ограничений	Не подлежат ремонту	+	+	+	+
11	KIA	Без ограничений	Не подлежат ремонту	+	+	+	+
12	LADA	Без ограничений	Не подлежат ремонту	+	+	+	+
13	MAZDA	Кроме пластиковых емкостей, деталей рулевого управления и элементов оптики	Не подлежат ремонту	+	Не глубже 1 мм	Не глубже 1 мм	Не глубже 1 мм
14	MITSUBISHI	Бампера, молдинги, декоративные и защитные накладки	Не подлежат ремонту	+	+	+	+
15	MERCEDES	Кроме пластиковых емкостей и деталей рулевого управления	Не подлежат ремонту	+	+	+	+
16	NISSAN	Без ограничений	+	+	+	+	+

17	OPEL	Без ограничений	+	До 30 мм в диаметре	+	До 40 мм длиной	+
18	PEUGEOT	Без ограничений	Не подлежат ремонту	До 30 мм в диаметре	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной
19	PORSCHE	Без ограничений	Не подлежат ремонту	До 30 мм в диаметре	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной
20	PROTON	Без ограничений	+	+	+	+	+
21	RENAULT	Без ограничений	До 100 мм длиной	Не подлежат ремонту	Не подлежат ремонту	До 100 мм длиной	Не подлежат ремонту
22	ROVER	Детали из GfK, PUR, ABS, PC, PA	+	+	+	+	+
23	SEAT	Кроме структурированных пластиков с неокрашенной поверхностью	Не подлежат ремонту	До 30 мм в диаметре	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной
24	SKODA	Кроме структурированных пластиков с неокрашенной поверхностью	Не подлежат ремонту	До 30 мм в диаметре	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной
25	SUBARU	Без ограничений	+	+	+	+	+
26	SUZUKI	Без ограничений	+	+	+	+	+
27	TOYOTA	Без ограничений	Не подлежат ремонту	До 30 мм в диаметре	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной
28	VOLVO	Без ограничений	+	+	+	+	+
29	VW	Кроме структурированных пластиков с неокрашенной поверхностью	Не подлежат ремонту	До 30 мм в диаметре	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной	До 100 мм длиной

Приложение 6
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

Оформление калькуляции размера вреда, причиненного транспортному средству

1. Калькуляция размера вреда, причиненного транспортному средству, содержит следующие сведения:

- 1) титульный лист содержит:
 - наименование калькуляции;
 - номер калькуляции;
 - дату составления калькуляции;
 - наименование и местонахождение объекта;

дату проведения осмотра объекта;
 вид (тип) определяемой стоимости;
 полное наименование или фамилия, имя, отчество (при его наличии) заявителя (выгодоприобретателя);
 сведения о страховщике, определяющем размер вреда: полное наименование, БИН, банковские реквизиты, юридический адрес;
 заверяется печатью (при наличии) с указанием фамилии, имени, отчества (при его наличии) и подписью лица, утверждающего калькуляцию;
 2) общая информация и описание объекта;
 3) расчетная часть:
 описание процесса определения размера вреда;
 расчеты, выполненные в соответствии с Правилами определения размера вреда, причиненного транспортному средству;
 4) заключительная часть калькуляции;
 5) приложения к калькуляции содержат:
 фотографии объекта;
 таблицы расчетов (при наличии);
 исходные данные для составления калькуляции.

2. Итоговая величина стоимости выражается в валюте Республики Казахстан (тенге) и отражена в виде цифры, округленной до тенге, с письменной расшифровкой суммы в скобках.

3. Калькуляция, составленная страховщиком, утверждается руководителем юридического лица или уполномоченным им лицом и заверяется печатью (при наличии).

Листы калькуляции, кроме титульного, нумеруются постранично и прошиваются.

Приложение 7
 к Правилам определения
 размера вреда, причиненного
 транспортному средству

Определение износа транспортного средства

Таблица 1: Значения I_1 , I_2 и $P_{сг}$ для легковых автомобилей

Тип класса	Примеры моделей	I_1 , % на 1000 км	I_2 , за год	$P_{сг}$, в тысячах км
Особо малый	Ока, Suzuki Swift и иные	0.40	1.08	11
Малый	ВАЗы-21**, Москвич, BMW-3, Daewoo Nexia и иные	0.36	0.92	15
Средний	Легковые «ГАЗ», BMW 5-й серии и иные	0.28	0.88	18
Высший средний (большой)	Hyundai Sonata, Toyota Camry, Lexus GS, ES и иные	0.19	0.85	20
Представительский, спорт купе	BMW 7-series, Mercedes-S класса и иные	0.17	0.89	17
Внедорожник	ВАЗ-2121, Kia Sportage, SsangYong Musso, Korando, Mitsubishi Pajero, Toyota Land Cruiser и иные	0.30	0.96	14
Мини-вэны и микроавтобусы	Mitsubishi Space Wagon, Runner, RVR и иные	0.22	0.81	28

Таблица 2: Значения I_1 , I_2 и $P_{сг}$ для грузовых автомобилей

Тип класса	Примеры моделей	I_1 , % на 1000 км	I_2 , за год	$P_{сг}$, в тысячах км
------------	-----------------	----------------------	----------------	-------------------------

До 3.5 тонн	УАЗ-451, Газель, ГАЗ-52, 3306, 6611 Avia-A30, WV-Transporter и иные	0.28	0.84	46
От 3.5 до 6 тонн	ГАЗ-53, 3307, ЗИЛ-130, 555 и иные	0.23	0.75	60
От 6 до 10 тонн	МАЗы, КРАЗ-260, КАМАЗ-4325, 5511, MAN, RENAULT, DAF, MERCEDES-BENZ и иные	0.17	0.72	85
От 10 до 50 тонн	КАМАЗ-55111, КРАЗ-257-51, MAN, SCANIA, DAF, MERCEDES-BENZ и иные	0.24	0.81	58
Свыше 20 тонн	БЕЛАЗ, IVECO, MAGIRUS-380 и иные	0.37	0.94	38

Таблица 3: Значения I_1 , I_2 и $P_{сг}$ для автобусов

Тип класса	Примеры моделей	I_1 , % на 1000 км	I_2 , % за год	$P_{сг}$, в тысячах км
До 20 посадочных мест	КАВЗ, ПАЗ, IVECO, FIAT	0.23	0.82	55
Городской	ЛАЗ, ЛиАЗ, ICARUS, MAN, MERCEDES-BENZ	0.19	0.77	62
Междугородный	ЛАЗ, ICARUS, NEOPLAN и иные	0.14	0.71	75

Таблица 4: Значения I_1 и $P_{сг}$ для мототехники

Вид мототехники	I_1 , % на 1000 км	I_2 , % за год	$P_{сг}$, в тысячах км
Мопеды, мокики, минимокики (объем двигателя до 50 сантиметров ³)	2.15	-	3.72
Мотоциклы (объем двигателя свыше 50 сантиметров ³ до 350 сантиметров ³)	1.68	-	5.96
Мотоциклы (объем двигателя свыше 350 сантиметров ³)	1.20	-	8.34

Таблица 5: Значения I_2 для мототехники

Рабочий объем двигателя	I_2 , % за год в зависимости от среднегодового пробега								
	среднегодовой пробег (в тысячах километрах)								
	До 1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-8	8-10	Св.10
до 350 см ³	4.0	3.9	3.7	3.4	2.9	2.3	1.7	1.1	0.8
свыше 350 см ³ до 750 см ³	3.5	3.4	3.2	2.9	2.5	2.1	1.6	1.0	0.6
свыше 750 см ³	3.0	2.9	2.7	2.4	2.1	1.9	1.5	0.9	0.4

Таблица 6. Шкала экспертных оценок

Оценка состояния транспортного средства	Физическая характеристика состояния транспортного средства	Значение износа, %
Новое	Новое, не зарегистрированное в установленном порядке транспортное средство после выполнения предпродажной подготовки, без признаков эксплуатации.	0-5
Очень хорошее	Практически новое транспортное средство на гарантийном периоде эксплуатации с выполненными объемами технического обслуживания, не требующее	5-20

	ремонта или замены каких-либо частей.	
Хорошее	Транспортное средство на послегарантийном периоде эксплуатации с выполненными объемами технического обслуживания, не требующее ремонта или замены каких-либо частей после капитального ремонта.	20-30
Удовлетворительное	Бывшее в эксплуатации транспортное средство с выполненными объемами технического обслуживания, требующее текущего ремонта или замены некоторых деталей и имеющее незначительные повреждения лакокрасочного покрытия.	30-60
Условно пригодное	Бывшее в эксплуатации транспортное средство в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации после выполнения текущего ремонта (замены) агрегатов, ремонта (окраски) «Б» кузова (кабины).	60-75
Неудовлетворительное	Бывшие в эксплуатации транспортное средство, требующее капитального ремонта или замены номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), окраски «А».	75-80
Непригодное к эксплуатации	Бывшее в эксплуатации транспортное средство, требующее ремонта в объеме, превышающем экономическую целесообразность его выполнения.	80-95

Приложение 8
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

Определения процента износа шин транспортного средства

1. Критериями износа (старения) шин являются:

- 1) срок эксплуатации;
- 2) высота рисунка протектора и неравномерность его износа;
- 3) наличие механических повреждений и дефектов.

2. Ресурс шины снижается и соответственно увеличивается процент износа:

- 1) до 10 (десяти) процентов - если поврежден борт при монтаже;
- 2) до 20 (двадцати) процентов - если обнаружены выкрашивания, сколы, трещины на протекторе или трещины и износ боковины без оголения корда;
- 3) до 25 (двадцати пяти) процентов - при обнаружении местного износа (пятнистости) протектора;

- 4) шины с расслоением каркаса признаются изношенными на 100 (сто) процентов.

3. К выявленному проценту износа прибавляется процент износа (старения) по сроку эксплуатации шины.

За 3 (три) года эксплуатации шина от старения теряет пропорционально сроку эксплуатации до 10 (десяти) процентов своего ресурса.

В интервале от 3 (трех) до 5 (пяти) лет старение шины увеличивается до 25 (двадцати пяти) процентов. Шина со сроком эксплуатации свыше 5 (пяти) лет достигает расчетного процента износа, равного 50 (пятидесяти) процентам.

Срок эксплуатации определяется по дате изготовления в соответствии с заводской маркировкой шины.

4. Ресурс протектора шины характеризуется его высотой на новой шине (B_n) за вычетом минимально допустимой остаточной высоты протектора ($B_{доп}$), при которой шина снимается с эксплуатации (для шин легковых автомобилей 1,6 миллиметров, грузовых автомобилей – 1,0 миллиметров, автобусов – 2,2 миллиметров, мотоцилов – 0,8 миллиметров, для прицепов – как для шин автомобиля тягача).

5. Остаточная (фактическая) высота рисунка протектора шины (V_{ϕ}) определяется как средняя из измеренных в четырех сечениях шины по окружности. В каждом сечении высота рисунка определяется по зоне беговой дорожки, имеющей максимальный износ.

6. Процент износа шины по высоте протектора рассчитывается по формуле:

$$C_{ro} = C_{ic}^{ан} \times \sum_{i=1}^4 \frac{V_{0i}}{100} \times K_{повр} \times K_{сд} \times K_{спр} \times K_3,$$

где:

$I_{ш}$ - процент износа шин (в процентах);

V_n - высота протектора новой шины (в миллиметрах);

V_{ϕ} - фактическая высота протектора по беговой дорожке, имеющей максимальный износ (в миллиметрах);

$V_{доп}$ - минимально допустимая высота протектора (в миллиметрах).

7. Для шин со стопроцентным износом протектора, но пригодных к восстановлению, устанавливается остаточная стоимость, равная залоговой цене покрышки, подлежащей восстановлению, что в среднем составляет 0,03 (ноль целых три сотых) процента от стоимости новой покрышки.

8. Для шин непригодных к дальнейшей эксплуатации и восстановлению устанавливается износ 100 (сто) процентов без остаточной стоимости.

9. Процент износа покрышек, восстановленных методом наложения нового протектора определяется описанным выше методом, при этом высота рисунка обновленного протектора принимается равной 10 (десяти) миллиметрам - для легковых автомобилей, 20 (двадцати) миллиметрам - для грузовых автомобилей и автобусов, средняя стоимость восстановленной покрышки равна стоимости восстановительного ремонта плюс залоговая стоимость покрышки, подлежащей восстановлению, что в среднем составляет 0,2 (ноль целых два десятых) процента от стоимости новой покрышки.

Мотошины восстановлению не подлежат.

10. При пересчете процента износа камерных шин на их остаточную стоимость в расчет принимается стоимость шины с камерой.

11. В случае, когда шины транспортного средства имеют различный износ, расчет износа производится по каждой шине в отдельности.

Примерный расчет износа шины определяется в следующем порядке:

шина 165/80R13 легкового автомобиля;

срок эксплуатации 2 (два) года, имеет повреждение борта при монтаже;

повреждение борта при монтаже снижает ресурс шин на 10 (десять) процентов;

срок эксплуатации 2 (два) года шины увеличивает износ еще на 7 (семь) процентов (пропорционально сроку эксплуатации от 10 (десяти) процентов).

Измерение высоты рисунка протектора в четырех сечениях дает следующие результаты:



в этом случае износ шины по высоте рисунка протектора составит:



Суммарный износ шины составляет:

$I_{ш} = 10 + 7 + 61 = 78$ процентов.

12. Значения высоты рисунка протектора ряда моделей шин.

Шины легковых автомобилей

Маркировка шины	Модель (у старых моделей шин, не вошедших в таблицу, определяется срок службы, а высота нового протектора принимается равной 10 миллиметрам)	Высота рисунка протектора (в миллиметрах)
155-13/6,15-13	И-151 И-Л143 И-Л43	8,5
165-13/6,45-13	М-145 АИ-168, 168У	9,2
165/80R13	МИ-166 МИ-16	8,6
165/82R13	ИЯ-170	8,5
175/70R13	ИН-251	7,0
165/70R13	Ех-85 Вли И-15	7,5
185-14/7,35-14	ИД-195 АИД-23	9,5
5,60-5 (145-380)	М-59А	9,0
155/80R14	МИ-182	8,5
165/80R14	МИ-180	8,5
175/70R14	МИ-181	8,5

Шины грузовых автомобилей и автобусов

Маркировка шины	Модель	Высота рисунка протектора, мм
7,50-20 (ТУ 38104146-77)	Я-151	15,5
220-508 (7,50-20)	МИ-173	17,0
220-508 (7,50-20)	ИЯ-112А	15,0
220R-508R (7,50R20)	ИЯ-196	15,0
240-508 (8,25-20)	ИК-6АМ	16,0
240R-508R (8,25R20)	К-55А	18,0
240R-508R (8,25R20)	КИ-63	18,0
260-508 (9,00-20)	И-252Б	20,0
260-508 (9,00-20)	И-249А	18,0
260-508 (9,00-20)	МИ-155	21,0
260R-508R (9,00R20)	И-Н142Б	21,0
260R-508R (9,00R20)	МИ-151	18,0
260-508 (10,00-20)	ИВл-1А	20,0
260R-508R (10,00R20)	ОИ-73Б	16,0
300-508 (11,00-20)	В-195А	20,0
300R-508R (11,00R20)	И-68А	20,0

300R-508R (11,00R20)	И-111А	20,0
320-508 (12,00-20)	ИЯВ-12Б	22,0
320-508 (12,00-20)	ИЯ-241	15,0
320R-508R (12,00R20)	И-109Б	24,0
320R-508R (12,00R20)	И-А150 И-150А	18,0
10,00-18 (ТУ 38104260-77)	К-65	20,0
320-457 (12,00-18)	К-70	20,0
320-508 (12,00-20)	М-93	25,0
370-508 (14,00-20)	ОИ-25 Я-307 Ф-10А	18,0

Шины иностранного производства:

220-508 (7,50-20) (ТУ 38104265-77)	Ех-20	15,3
240-508 (8,25-20) (ТУ 3810471-77)	Ех-20	16,3
260-508 (9,00-20) (ТУ 3810433-75)	Ех-20	18,5
320-508 (12,00-20) (ТУ 38104296-79)	Ех-20	23
260R-508R (9,00R20) (ТУ 38104301-80)	Ех-21	18
280R-508R (10,00R20) (ТУ 38104304-80)	Ех-21	18,5
300R-508R (11,00R20) (ТУ 38104302-80)	Ех-21	19
320R-508R (12,00R20) (ТУ 38104303-80)	Ех-21	20
370/80R508 (ТУ 38104211-79)	НР-54	21
1220X400-533 (ТУ 38104326-80)	И-П184	23
260R-508R (9,00R20)	Ех-12	14
260R-508R (9,00R20)	И-Н190	18
280P508 (10,00R20)	Д-2М	14
300R508 (11,00R20)	Д-3М	17
310/80R508	Д-1М	16
310/80R508	И-А232	21
255R572 (10R22,5)	У-1	18
1200X500-508	ИД-П-284	25

Мотошины

Маркировка шины	Модель	Высота рисунка протектора, мм
3.75-19	И-40	7,0
3.50-18	К-102	9,0
3.25-16	Л-133	7,0
3.50-16	Н-126	8,0

3.00-18	Л-251	7,0
2.50/85-16	Л-264	6,5
2.25-19	Л-156	3,0
4.00-10	В-47	7,0
	К-82	7,5
4.00-10С	К-96	8,0
2.50-19	Л-129	7,0
5.00-10	В-19АМ	6,5
3.00-19	Л-170	5,0
3.25-19	Л-130	7,0
3.25-19	С-76	5,0
3.00-10	К-90	7,0
6.70-10	Н-222	8,5

Приложение 9
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

Определения процента износа аккумуляторной батареи

1. Износ исправной аккумуляторной батареи определяется как отношение фактического срока эксплуатации предъявленной аккумуляторной батареи к установленному сроку эксплуатации до ее замены:



где:

$I_{акб}$ – износ аккумуляторной батареи (в процентах);

D_f – фактический срок эксплуатации аккумуляторной батареи (в годах);

$D_{ст}$ – установленный срок эксплуатации аккумуляторной батареи (в годах).

Фактический срок службы аккумуляторной батареи определяется как разность даты осмотра транспортного средства экспертом (специалистом) по определению стоимости транспортного средства и даты изготовления аккумуляторной батареи (по маркировке аккумуляторной батареи).

Дата изготовления определяется по маркировке на аккумуляторной батарее, вид и способ нанесения которой установлены нормативным документом на изготовление конкретной аккумуляторной батареи.

Установленный срок эксплуатации аккумуляторной батареи принимается равным:

4 (четырем) годам - при среднегодовом пробеге транспортного средства до 40 000 (сорока тысяч) километров;

3 (трем) годам - при среднегодовом пробеге транспортного средства более 40 000 (сорока тысяч) километров.

Износ исправной аккумуляторной батареи не превышает 90 (девяносто) процентов.

2. Износ непригодных к эксплуатации и восстановлению аккумуляторных батарей составляет 100 (сто) процентов.

3. При определении остаточной стоимости аккумуляторной батареи стоимость аккумуляторной батареи устанавливается в размере не ниже установленной стоимости лома свинца, содержащегося в аккумуляторной батарее.

Приложение 10
к Правилам определения

размера вреда, причиненного
транспортному средству

Коэффициенты утраты товарной стоимости транспортного средства

Таблица 1. Коэффициенты утраты товарной стоимости легковых автомобилей и грузовых на их базе

№	Наименование элемента	Кутс i		
		замена	ремонт 2	ремонт 3, 4
Передняя часть				
1	Капот	-	0.3	0.7
2	Панель передка (рамка радиатора) в сборе (для съемных панелей УТС при замене - 0)	0.5	0.2	0.4
2.1	Поперечина передка (рамки радиатора) верхняя	0.2	0.1	0.2
2.2	Поперечина передка (рамки радиатора) нижняя	0.3	0.1	0.2
3	Брызговик облицовки радиатора съемный	-	0.1	0.2
4	Брызговик облицовки радиатора несъемный	0.3	0.2	0.3
5	Крыло съемное	-	0.1	0.3
6	Крыло не съемное	0.5	0.3	0.5
7	Брызговик переднего крыла без лонжерона (в том числе в сборе с верхними усилителями)	1.7	0.7	1
8	Лонжерон передний без брызговика крыла	0.7	0.3	0.8
9	Щит передка (в том числе в сборе с надставкой)	0.7	0.4	0.7
9.1	Надставка щита передка	0.3	0.2	0.3
10	Короб воздухопритока	0.3	0.2	0.3
11	Панель рамы ветрового окна	0.7	0.4	0.5
11.1	Нижняя часть панели рамы ветрового окна	0.4	0.2	0.3
Средняя часть				
12	Дверь боковая	-	0.2	0.4
13	Панель крыши (в том числе с поперечинами)	1.5	0.7	1.7
14	Панель крыши боковая (конструктивно-отдельный элемент)	0.3	0.2	0.3
15	Боковина кузова с задним крылом (конструктивно-единый элемент)	2	-	-
15.1	Боковина кузова без заднего крыла (конструктивно-отдельные элементы)	1.5	-	-
15.2	Верхняя часть боковины (от передней до задней стойки)	0.5	0.5	1
15.3	Стойка боковины передняя (от крыши до порога)	0.7	0.3	0.4
15.4	Стойка боковины задняя (от крыши до порога)	0.5	0.3	0.4
15.5	Стойка ветрового или заднего окна (часть передней или задней стойки боковины или рамки окна)	0.2	0.1	0.2
15.6	Стойка боковины центральная	0.5	0.3	0.4
15.7	Нижняя часть боковины (порог)	0.5	0.5	1

16	Пол салона	3	0.7	1.4
17	Лонжерон, поперечина пола салона	0.3	0.2	0.3
Задняя часть				
18	Дверь задка, крышка багажника	-	0.3	0.7
19	Панель задка (в том числе в сборе с усилителем или поперечиной)	0.4	0.3	0.5
20	Крыло (конструктивно-отдельный элемент)	0.5	0.3	0.5
21	Крыло - панель боковины задняя наружная (конструктивно-единый элемент с боковиной кузова)	0.6	0.4	0.7
22	Арка заднего колеса в сборе (наружная и внутренняя части, включая заднюю часть внутренней боковины, если конструктивно-единый элемент)	0.4	0.3	0.4
22.1	Арка заднего колеса наружная (включая заднюю часть внутренней боковины, если конструктивно-единый элемент)	0.2	0.1	0.2
22.2	Внутренняя панель боковины - задняя часть (конструктивно-отдельный элемент)	0.2	0.1	0.2
23	Пол багажного отделения (в том числе с надставками)	0.6	0.4	0.6
23.1	Надставка пола багажного отделения боковая или задняя	0.3	0.2	0.3
24	Лонжерон задний	0.7	1	1.5
25	Надставка передней поперечины заднего пола (или поперечина с надставкой)	0.3	0.2	0.3
26	Панель рамы окна задка	0.7	0.4	0.5
26.1	Нижняя поперечина рамы окна задка (в том числе с задней полкой)	0.4	0.2	0.3
Окраска				
27	Полная или наружная окраска кузова	5	-	-
28	Окраска одного наружного элемента кузова:	-	-	-
	окраска первого элемента	0.5	-	-
	окраска второго и каждого следующего элемента	0.35	-	-
Разборка, устранение перекосов				
29	Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке салона легкового автомобиля, микроавтобуса	1	-	-
29.1	Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке передней части салона легкового автомобиля, микроавтобуса	0.4	-	-
29.2	Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке задней части салона легкового автомобиля, микроавтобуса	0.3	-	-

Таблица 2. Коэффициент утраты товарной стоимости грузовых автомобилей и автобусов

№	Наименование элемента	K _{УТС i}		
		замена	ремонт 2	ремонт 3, 4
Передняя часть				
1	Капот	-	0.15	0.35
2	Панель передка (рамка радиатора) в сборе (для съемных панелей УТС при замене - 0)	0.5	0.2	0.4
2.1	Поперечина передка верхняя	0.2	0.1	0.3
2.2	Поперечина передка нижняя	0.3	0.1	0.2
3	Крыло съемное (передняя или задняя часть)	-	0.1	0.2
4	Крыло не съемное (передняя или задняя часть)	0.25	0.15	0.25
5	Брызговик переднего крыла без лонжерона	0.5	0.2	0.4
6	Лонжерон передний без брызговика	0.7	0.5	0.8
7	Лонжерон пола кабины	0.3	0.1	0.2
8	Щит передка (для капотной компоновки)	0.7	0.5	0.8
9	Панель рамы ветрового окна	0.5	0.3	0.5
10	Боковая панель кабины - проем двери (порог)	0.7 (0.5)	0.5 (0.3)	1.0 (0.5)
11	Дверь кабины	-	0.15	0.25
Средняя часть				
12	Дверь боковая	-	0.15	0.25
13	Панель крыши (с поперечинами)	1.5	0.8	1.5
13.1	Панель крыши передняя (средняя, задняя)	0.8	0.3	1.0
14	Панель крыши боковая (конструктивно-отдельный элемент)	0.5	0.3	0.5
15	Боковина кабины или фургона	1.5	-	-
16	Боковая панель фургона наружная	1.0	0.5	0.8
16.1	Нижняя часть боковины (порог)	0.5	0.3 (0.5)	0.5 (1.0)
16.2	Панель порога (с удлинителем)	0.5	0.3	0.5
17	Стойка боковины	0.5	0.3	0.5
18	Усилитель стойки кабины или фургона (за деталь)	0.3	0.2	0.3
19	Пол кабины (передний пол салона)	1.5	0.5	0.7
20	Средний пол салона	3.0	1.0	1.5
21	Лонжерон, поперечина пола салона	0.3	0.2	0.3
22	Арка заднего колеса	0.5	0.3	0.4
Задняя часть				
23	Дверь задка (при распашных дверях за каждую)	-	0.15	0.35
24	Стенка задняя кабины (верхняя или нижняя)	1.0	0.5	0.8
25	Пол задний	0.7	0.3	0.6
26	Панель задка	0.5	0.3	0.5
27	Поперечина панели задка	-	0.1	0.2
28	Угловая панель боковины	0.5	0.3	0.5

29	Рама	-	0.7	2.0
29.1	Лонжерон рамы	-	0.5	-
29.2	Поперечина рамы передняя или задняя	0.5	0.3	0.5
29.3	Поперечина ТСУ	0.5	0.3	0.5
Окраска				
30	Полная или наружная окраска кузова (кабины)	5	-	-
31	Окраска одного наружного элемента кузова:	-	-	-
	окраска первого элемента	0.5	-	-
	окраска второго и каждого следующего элемента	0.35	-	-
32	Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке оборудования кабины грузового автомобиля или салона микроавтобуса, а также при замене рамы	1	-	-
33	Перекосы:			
	несложный	1	-	-
	средний	2	-	-
	сложный	3	-	-
	особо сложный	5	-	-

Приложение 10-1

к Правилам определения размера вреда,
причиненного транспортному средству

**Минимальная стоимость одного нормо-часа на техническое
обслуживание и ремонт транспортного средства**

Сноска. Правила дополнены приложением 10-1 в соответствии с постановлением Правления Национального Банка РК от 28.10.2016 № 264 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Минимальная стоимость одного нормо-часа на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств определяется произведением показателей, указанных в таблицах 1, 2, 3 и 4 настоящего Приложения, на значение месячного расчетного показателя (далее – МРП), установленного законодательством Республики Казахстан о республиканском бюджете на соответствующий финансовый год.

Таблица 1. Стоимость нормо-часа на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств иностранных моделей в МРП (включая автомобили иностранных моделей, произведенные на территории стран Содружества независимых государств (далее - СНГ)

Класс транспортного средства, определяемый в соответствии с таблицей 5 настоящего Приложения	Стоимость нормо-часа	
	до 5 лет эксплуатации	свыше 5 лет эксплуатации
Не гарантийные транспортные средства		
«А», особо малый (мини)	2.2 МРП	2.0 МРП
«В», малый		
«С», низший средний		
«D», средний		
«Е», высший средний (большой)		
Внедорожники, пикапы (массой без нагрузки < 2100 кг)		

«М», многоцелевые (минивэны, микроавтобусы)		
Универсалы повышенной проходимости		
Внедорожники, пикапы (массой без нагрузки > 2100 кг)	2.4 МРП	2.2 МРП
«S», спорт (спорткары, купе, кабриолеты)	2.6 МРП	2.4 МРП
«F», представительский		
Гарантийные транспортные средства (при наличии документа, подтверждающего действие гарантийного обслуживания официального представителя, реализовавшего транспортное средство на территории Республики Казахстан)		
«А», особо малый (мини)	3.0 МРП	
«В», малый	4.0 МРП	
«С», низший средний	4.0 МРП	
«D», средний	4.0 МРП	
«Е», высший средний (большой)	5.0 МРП	
Внедорожники, пикапы (массой без нагрузки < 2100 кг)	5.0 МРП	
«М», многоцелевые (минивэны, микроавтобусы)	5.0 МРП	
Универсалы повышенной проходимости	5.0 МРП	
Внедорожники, пикапы (массой без нагрузки > 2100 кг)	6.0 МРП	
«S», спорт (спорт кары, купе, кабриолеты)	7.0 МРП	
«F», представительский	8.5 МРП	

Таблица 2. Стоимость нормо-часа по техническому обслуживанию, ремонту транспортных средств производства стран СНГ

Транспортные средства, производства стран СНГ	Стоимость нормо-часа
Все модели легковых автомобилей, не находящиеся на гарантийном обслуживании, со сроком эксплуатации свыше 5 лет	1. 5 МРП
Все модели легковых автомобилей, не находящиеся на гарантийном обслуживании, со сроком эксплуатации до 5 лет	2.0 МРП
Все модели легковых автомобилей производства стран СНГ, находящихся на гарантийном техническом обслуживании	Стоимость одного нормо-часа принимается на основании значения нормо-часа ремонтного предприятия, официального дилера, но не более 3.0 МРП

Таблица 3. Стоимость нормо-часа по техническому обслуживанию, ремонту автобусов, грузовых и специальных транспортных средств

Категория транспортного средства по странам-производителям	Стоимость нормо-часа
Автобусы, грузовые и специальные транспортные средства производства стран СНГ	2.5 МРП
Автобусы, грузовые и специальные транспортные средства производства стран Азии (Китайской Народной Республики, Республики Корея и других стран, за исключением Японии).	2.5 МРП

Автобусы, грузовые и специальные транспортные средства производства Соединенных штатов Америки, Японии, стран Европейского Союза.	2.5 МРП
Все виды транспортных средств, находящихся на гарантийном техническом обслуживании.	Стоимость одного нормо-часа принимается на основании значения нормо-часа ремонтного предприятия, официального дилера, но не более 4.0 МРП

Таблица 4. Определение стоимости нормо-часа по техническому обслуживанию, ремонту мототехники

Категория транспортных средств по странам-производителям	Стоимость нормо-часа
Мототехника производства стран СНГ, Китайской Народной Республики	1.5 МРП
Мототехника производства, стран Европейского союза, Соединенных Штатов Америки, Японии, Республики Корея	2.0 МРП
Все виды мототехники, находящиеся на гарантийном техническом обслуживании	Стоимость одного нормо-часа принимается на основании значения нормо-часа ремонтного предприятия, официального дилера, но не более 3.0 МРП

Таблица 5. Класс транспортных средств

Класс транспортного средства	Габаритные размеры кузова, м	
	длина	ширина
«А», особо малый (мини)	<3.6	<1.6
«В», малый	3.6-3.9	до 1.7
«С», низший средний	3.9-4.4	1.6-1.75
«D», средний	4.4-4.7	1.7-1.8
«Е», высший средний (большой)	>4.6	>1.7
Внедорожники, пикапы (массой без нагрузки < 2100 кг)	<4.6	1.7-1.8
«М», многоцелевые (минивэны, микроавтобусы)	>4.6	>1.7
Универсалы повышенной проходимости	>4.6	>1.7
Внедорожники, пикапы (массой без нагрузки > 2100 кг)	>4.6	>1.7
«S», спорт (спорткары, купе, кабриолеты)	4.4-4.7	1.7-1.8
«F», представительский	>4.6	>1.7

Приложение 11
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

Определение стоимости годных остатков транспортного средства

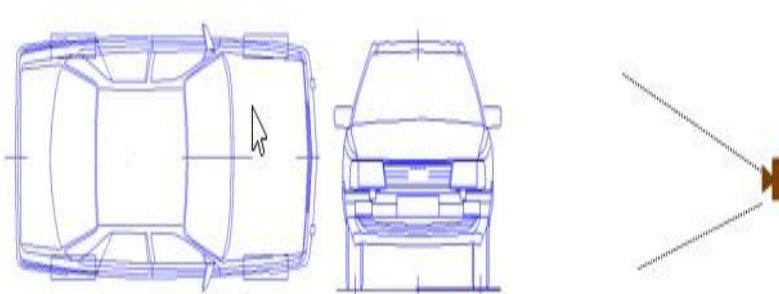
Таблица 1. Процентная доля стоимости основных частей в стоимости легковых

автомобилей,

Часть (агрегат, узел)	Тип привода транспортного средства,
-----------------------	-------------------------------------

			
	передний	задний	полный
Кузов первой комплектности	46	49	42
Кузов без оборудования, окрашенный	27	29	22
Оборудование кузова	19	20	20
Двигатель с оборудованием и сцеплением	23	23	21
Двигатель без оборудования со сцеплением	18	18	17
Коробка передач	10	6	6
Карданная передача (раздаточная коробка)	0	1	4
Главная передача с приводами колес	6	0	8
Передняя подвеска в сборе с рулевым приводом	7	7	5
Задняя подвеска в сборе – ось задняя	5	5	4
Ведущий мост задний	0	6	7
Рулевое управление, включая сервомеханизм	1	1	1
Прочее	2	2	2

Таблица 2. Примерное процентное соотношение стоимости частей кузова легкового автомобиля

Элементы по левому борту транспортного средства		
10 %		7 %
Левое крыло, защита крыла, брызговик, лонжерон, светотехника		Левая боковина, лонжерон, арка колеса, усилитель, светотехника
50 %		
Крыша, днище, пороги, стойки, двери, салон, остекление		
		

8 %	$И_{ш} = \frac{B_H - B_{\Phi}}{B_H - B_{доп}} \times 100\%,$	8 %
Капот, передняя панель, решетка радиатора, бампер		Крышка багажника (дверь задка), панель задка, пол багажника, обивка багажника, бампер
Элементы по правому борту транспортного средства		
7 %	$B_{\Phi} = \frac{4.5 + 4.4 + 4.0 + 4.3}{4.0} = 4.3 \text{ миллиметр}$	10 %
Правая боковина, лонжерон, арка колеса, усилитель, светотехника		Правое крыло, защита крыла, брызговик, лонжерон, светотехника

Таблица 3. Процентная доля основных частей в стоимости автомобилей малой

грузоподъемности, 

Часть (агрегат, узел)	Типы транспортного средства, 		
	бортовые	фургоны	микро-автобусы
Кузов первой комплектности	0	41	46
Кузов без оборудования, окрашенный	0	21	20
Кабина первой комплектности	20	0	0
Кабина без оборудования, окрашенная	11	0	0
Оборудование кузова/кабины	9	20	26
Кузов грузового автомобиля	8	0	0
Двигатель с оборудованием и сцеплением	24	21	20
Двигатель без оборудования со сцеплением	17	18	16
Коробка передач	8	5	4
Карданная передача	1	1	1
Передний мост	5	5	5
Передняя подвеска в сборе с рулевым приводом	12	9	8
Задняя подвеска в сборе – ось задняя	5	3	3
Ведущий мост задний	10	9	6

Рама	4	3	4
Рулевое управление, включая сервомеханизм	1	1	1
Прочее	2	2	2

Таблица 4. Процентная доля основных частей в стоимости грузовых автомобилей (со стандартным оборудованием), 

Часть (агрегат, узел)	Типы транспортного средства, 		
	самосвалы	бортовые	тягачи
Кабина первой комплектности	15	17	21
Кабина без оборудования, окрашенная	10	11	10
Оборудование кабины	5	6	11
Кузов грузового автомобиля	12	11	0
Двигатель с оборудованием и сцеплением	22	22	23
Двигатель без оборудования со сцеплением	15	15	16
Коробка передач	9	9	9
Карданная передача (раздаточная коробка)	2	1	1
Передний мост	5	5	5
Передняя подвеска в сборе с рулевым приводом	8	8	8
Задняя подвеска в сборе	5	5	5
Ведущий мост задний (задний + средний)	10	10	14
Рама	8	8	8
Рулевое управление, включая сервомеханизм	2	2	2
Прочее	2	2	4

Таблица 5. Процентная доля основных частей в стоимости транспортного средства, 

Часть (агрегат, узел)	Тип транспортного средства, 					
	автобус, троллейбус	повышенной проходимости	мототехника	трактор, дорожная машина	прицеп	полуприцеп
Кузов с оборудованием	48	40	0	0	0	0
Кузов без оборудования, окрашенный	19	21	0	0	0	0
Кабина с оборудованием	0	0	0	15	0	0
Кабина без оборудования, окрашенная	0	0	0	8	0	0
Оборудование кузова/ кабины	29	19	0	7	0	0
Грузовой кузов, топливный бак для	0	0	15	0	31	40

мотоциклов						
Двигатель с оборудованием и сцеплением, с коробкой передач для мотоцикла	20	17	40	29	0	0
Двигатель без оборудования со сцеплением	16	12	0	0	0	0
Коробка передач	5	7	0	20	0	0
Раздаточная коробка, карданная передача, межосевой дифференциал	0	5	0	0	0	0
Передний мост	7	0	0	10	10	0
Ведущий мост передний	0	9	0	-	0	0
Передняя подвеска с рулевым управлением, включая привод и сервомеханизм	8	5	16	2	0	0
Тележка с поворотным кулаком для прицепов	0	0	0	0	12	0
Задняя подвеска в сборе – ось задняя	3	3	8	0	10	20
Ведущий мост задний	7	7	0	15	0	0
Рама	0	5	12	0	25	30
Прочее	2	2	9	9	12	10

В таблицах 3, 4 и 5 настоящего Приложения значение «Передняя подвеска в сборе с рулевой трапецией» включает части подвески с колесами и шинами, тормозные механизмы, рулевого привода, реактивные штанги, стабилизатор поперечной устойчивости, балку передней оси. Значение «Задняя подвеска в сборе – ось задняя» включает части подвески колес с колесами и шинами, тормозные механизмы, балку задней оси, реактивные штанги, стабилизатор поперечной устойчивости.

К названию частей в строке «Прочее» таблиц 1, 3, 4 и 5 настоящего Приложения относятся аккумуляторная батарея, радиатор, охлаждающая жидкость и воздух, масляный радиатор, воздушный фильтр, топливный бак, система выпуска газов и иные составные части стоимости агрегатов и узлов, относящиеся к группе «Прочие». Дополнительное оборудование не включается в перечень агрегатов и узлов, предусмотренный в таблицах 1, 3, 4 и 5 настоящего Приложения.

Таблица 6. Коэффициент, учитывающий степень повреждения годных остатков транспортного средства

$K_{\text{повр}} = \left(\frac{D_{\text{д}}}{D_{\text{г}}} \right) \times 100\%$	0,7 – 0,8	0,7 – 0,6	0,6 – 0,5	0,5 – 0,4	0,4 – 0,3	0,3 – 0,2	0,2 – 0,15
K _{повр}	0,95	0,9	0,85	0,8	0,75	0,7	0,6

Таблица 7. Коэффициент спроса на годные остатки транспортного средства

Возраст транспортного средства	Коэффициент спроса на годные остатки
До 6 лет	1,0 – 0,75
Свыше 6 лет, но не более 20 лет	0,85 – 0,3
Свыше 20 лет	0,3 – 0,1

Приложение 12
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

Подбор аналогов для различных видов транспортного средства

Транспортные средства являются аналогами, если они идентичны или незначительно отличаются друг от друга по одному или нескольким потребительским свойствам (назначение, технические и эксплуатационные характеристики), по которым задан подбор аналогов.

При подборе аналога предпочтение следует отдавать транспортному средству той же страны и фирмы производителей. При подборе аналогов используются следующие основные показатели, которые не являются обязательными и изменяются в соответствии с решаемыми задачами:

- 1) показатели при подборе аналогов к мотоциклам и мопедам:
 - назначение (дорожный, спортивный, специальный);
 - класс (особо малый, малый, средний, большой);
 - снаряженная масса;
 - объем двигателя;
 - мощность двигателя;
 - колесная формула;
 - эксплуатационный расход топлива;
 - ресурс;
 - возможность присоединения коляски;
 - тип коробки передач (механическая, автоматическая и иные);
 - комплектация;

- 2) показатели при подборе аналогов к легковым автомобилям:
 - назначение (коммерческий, некоммерческий, специальный);
 - полная масса;
 - габариты;
 - класс (особо малый, малый, средний, большой);
 - тип кузова (седан, хэтчбек, универсал, кабриолет, родстер и иные);
 - тип привода (задний, передний, полный и иные);
 - мощность двигателя;
 - объем двигателя;
 - вид топлива (бензин, дизельное топливо, газ и иные);
 - эксплуатационный расход топлива;
 - ресурс;
 - тип коробки передач (механическая, автоматическая и иные);
 - комплектация;

- 3) показатели при подборе аналогов к автобусам:

назначение (городские, пригородные, местного сообщения, междугородные, туристические и иные);

полная масса;
габариты;
количество мест для сидения;
колесная формула;
мощность двигателя;
объем двигателя;
вид топлива (бензин, дизельное топливо, газ и иные);
эксплуатационный расход топлива;
ресурс;
тип коробки передач (механическая, автоматическая и иные);
комплектация;
4) показатели при подборе аналогов к грузовым автомобилям:
назначение (общее, специализированное, специальное);
полная масса;
разрешенная полная масса автопоезда;
грузоподъемность;
тип кузова;
колесная формула;
мощность двигателя;
объем двигателя;
вид топлива (бензин, дизельное топливо, газ и иные);
эксплуатационный расход топлива;
ресурс;
габариты;
колесная база;
компоновочная схема (капотная, полукapотная и безкапотная);
тип кабины (с одним или несколькими рядами сидений, наличие спальных мест);
размер грузового пространства;
комплектация дополнительным оборудованием;
основные характеристики дополнительного оборудования;
5) показатели при подборе аналогов к прицепам и полуприцепам:
назначение (общее, специализированное, специальное);
полная масса;
число осей;
ресурс;
тип кузова;
размер грузового пространства;
комплектация дополнительным оборудованием;
основные характеристики дополнительного оборудования.

Приложение 13
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

Классификация перекосов кузовов транспортного средства

Перекосом кузова является нарушение сверх допустимых пределов геометрических параметров проемов (окон, дверей, капота, крышки багажника), а также местоположения базовых точек крепления силового агрегата, подвесок (мостов) и узлов трансмиссии на основании каркаса несущего кузова.

Устранением перекосов кузова является восстановление геометрических параметров проемов (окон, дверей, капота, крышки багажника), лонжеронов, каркаса салона и базовых точек крепления узлов шасси.

Укрупненная классификация перекосов

№	Тип перекоса	Основные виды перекосов, относящихся к типу перекосов
1	Перекос малой сложности	1) перекос проема одной боковой двери; 2) перекос проема ветрового окна; 3) перекос проема заднего окна; 4) перекос проема капота; 5) перекос проема крышки багажника (двери задка); 6) перекос посадочного места передней фары (боковой части рамки радиатора).
2	Перекос средней сложности	1) одновременный перекос проемов капота и крышки багажника (двери задка); 2) перекос передних лонжеронов без нарушения геометрии каркаса кузова для заднеприводных автомобилей; 3) перекос задних лонжеронов без нарушения геометрии каркаса кузова для заднеприводных автомобилей; 4) перекос задних лонжеронов без нарушения геометрии каркаса кузова для переднеприводных автомобилей.
3	Перекос повышенной сложности	1) одновременный перекос передних и задних лонжеронов без нарушения геометрии каркаса кузова; 2) перекос передних лонжеронов для переднеприводных автомобилей без нарушения геометрии каркаса кузова; 3) перекос каркаса салона; 4) перекос каркаса кузова; 5) прогиб на панели крыши в районе центральной стойки правой или левой стороны кузова (или по обеим сторонам одновременно).
4	Перекос особой сложности	1) одновременный перекос передних лонжеронов и каркаса кузова (или салона); 2) одновременный перекос задних лонжеронов и каркаса кузова (или салона); 3) одновременный перекос передних и задних лонжеронов и каркаса кузова (или салона).

Приложение 14
к Правилам определения
размера вреда, причиненного
транспортному средству

Требования по окраске транспортного средства

1. Работы по окраске отдельных элементов транспортных средств не назначаются, если в результате осмотра транспортного средства установлены следующие факты:

на всем элементе до его повреждения отсутствовала окраска;

в зоне повреждения элемента до его повреждения отсутствовала окраска;

окраска элемента до его повреждения не соответствовала базовой окраске транспортного средства (кроме случаев специального графического оформления транспортных средств, регламентированных в установленном порядке, или автомобильной аэрографии);

на поврежденном элементе в зоне повреждения имеются следы сквозной коррозии.

2. Если на поврежденном элементе следы сквозной коррозии находятся вне зоны повреждения, то назначается окраска только поврежденной зоны элемента.

3. В зависимости от вида повреждения назначается частичная или полная окраска элемента, наружная или полная окраска транспортного средства. Характеристика и условия назначения видов окраски транспортного средства приведены в следующей таблице:

№	Вид окраски	Характеристика	Условия назначения
---	-------------	----------------	--------------------

1	Частичная окраска элемента транспортного средства	Окраска частичная наружной и внутренней поверхностей элемента транспортного средства	1. По рекомендации предприятия - изготовителя транспортного средства. 2. При отсутствии рекомендаций предприятия-изготовителя: площадь повреждения составляет не более 25 (двадцати пяти) процентов площади элемента; на элементе имеется возможность отбить четкую границу окраски (имеется ребро, до которого окрасить и скрыть границу старого и нового покрытия).
2	Полная окраска элемента транспортного средства	Окраска полная наружной и внутренней поверхностей элемента кузова транспортного средства	1. Окраска нового элемента (привариваемого или съемного), устанавливаемого при замене поврежденного элемента. 2. Окраска элементов (до видимой линии их раздела с сопряженной деталью), подвергшихся сварке, рихтовке, правке, а также сопряженных элементов, если их окрашенная поверхность повреждается в результате соединения сваркой
3	Наружная окраска транспортного средства	Окраска наружной поверхности транспортного средства без окраски моторного отсека, багажника, салона, внутренних поверхностей капота, дверей, крышки багажника (двери задка), торцов дверей, дверных проемов, сточных желобков багажника	Одновременное выполнение следующих условий: нормативно-технической документацией предприятия-изготовителя по ремонту подлежащей ремонту марки (модели, модификации) транспортного средства предусмотрено проведение работ по наружной окраске транспортного средства; необходима окраска более 50 (пятидесяти) процентов площади наружной окрашиваемой поверхности транспортного средства, включающей площади только несъемных элементов.
4	Полная окраска транспортного средства	Окраска наружной поверхности транспортного средства, а также внутренней части салона, багажника и моторного отсека, внутренних поверхностей капота, дверей, крышки багажника (двери задка), торцов дверей, дверных проемов, сточных желобков	Одновременное выполнение следующих условий: нормативно-технической документацией предприятия-изготовителя по ремонту подлежащей ремонту марки (модели, модификации) транспортного средства предусмотрено проведение работ по полной окраске транспортного средства; необходима полная окраска более 50

		багажника	(пятидесяти) процентов площади окрашиваемой поверхности транспортного средства.
5	Аэрография автомобильная	Восстановление рисунка полностью или его части на поврежденных элементах	Наличие на поврежденных элементах автомобильной аэрографии

4. В состав материалов, используемых для окраски, входят краска (эмаль), прозрачный лак, шпатлевка, грунтовка, порозаполнители, камнезащитная мастика (антигравийное покрытие), отвердитель и растворитель, шлифовальная шкурка, чистящие и вспомогательные средства, материалы для укрывания неокрашиваемых поверхностей, респираторы, обтирочный материал.