

**С.В. Федотов**

заведующий лабораторией
судебных автотовароведческих исследований
ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России

ОСОБЕННОСТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТИ НОРМО- ЧАСА РАБОТ ПО ВОССТАНОВИТЕЛЬНОМУ РЕМОНТУ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ СУДЕБНЫХ ЭКСПЕРТИЗ И ИССЛЕДОВАНИЙ ПО СПЕЦИАЛЬНОСТИ 13.4

Автор предлагает экспертам проводить в своих регионах собственные исследования по стоимости одного нормо-часа ремонтных работ не реже одного раза в полгода и представлять их в виде информационных справочников.

Ключевые слова: стоимость восстановительного ремонта, диагностика, классификация, судебная экспертиза.

S. Fedotov

DETERMINING HOURLY LABOR RATES FOR CORRECTIVE VEHICLE MAINTENANCE PERFORMED IN THE COURSE OF FORENSIC EXAMINATIONS AND INVESTIGATIONS AS COVERED BY SPECIALIZATION 13.4

The author suggests that forensic scientists in other regions conduct their own research to update hourly labor rates for maintenance services at least once in six months and publish the results in the form of reference guides.

Keywords: corrective vehicle maintenance pricing, diagnostic, classification, forensic science.

При проведении судебных экспертиз и исследований по определению стоимости восстановительного ремонта транспортных средств одним из показателей, используемым при определении стоимости восстановительного ремонта, является стоимость нормо-часа ремонтно-восстановительных работ.

Стоимость восстановительных работ C_{pp} определяется на основании нормативов трудоемкостей T_{ip} , установленных заводом-изготовителем, (согласно п.2 ст.18 Федерального закона №196 «О безопасности дорожного движения»), а также стоимостных параметров $C_{i,н-ч}$ (стоимости нормо-часа) ра-

бот по техническому обслуживанию и ремонту АМТС.

Нормо-час или трудоемкость - это норматив времени, используемый на предприятии автосервиса для определения трудоемкости выполнения той или иной ремонтной операции, имеет количественное и стоимостное выражение, призван определять объективную трудоемкость выполняемых ремонтной организацией работ и в конечном итоге - стоимость ремонта. В качестве единицы услуги на станциях технического обслуживания автомобилей (далее - СТОА) используется один нормо-час, который определяется в стоимостном выражении, экономически обосновывается и утверждается приказом директора по предприятию в виде прејскуранта на услуги сервиса.

Временное значение нормо-часа (трудоемкость) определяется по программным комплексам, справочникам, содержащим базы данных нормативов трудоемкости, установленных заводом-изготовителем.

Если в постановлении или определении уполномоченного лица или органа, назначившего экспертизу, указаны стоимостные параметры или координаты ремонтной организации, в которой предполагается выполнить или выполнен ремонт, то стоимость нормо-часа, согласно действующего методического руководства для экспертов СЭУ Минюста России, принимается равным указанным расценкам с обязательным указанием об этом в заключении эксперта. Стоимость нормо-часа в таких случаях определяется по предоставленным документам (заказ-нарядам, или прејскурантам).

Однако, в большинстве случаев, вопросы, поставленные на разрешение судебных экспертиз по специальности 13.4 «Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости», не содержат указаний на применение тех или иных стоимостных параметров. В связи с чем, у эксперта возникают трудности с определением стоимости ремонтно-восстановительных работ.

Стоимость нормо-часа ремонтных работ на разных станциях технического обслуживания различается. На настоящий момент рынок услуг по ремонту транспортных средств достаточно хорошо развит.

Рассмотрим классификацию станции технического обслуживания автомобилей (далее - СТОА):

В зависимости от расположения СТОА подразделяют на **городские**, в основном обслуживающие парк легковых автомобилей конкретного населенного пункта или территории, и **дорожные**, оказывающие техническую помощь автомобилям, находящимся в пути. Данное разделение определяет разницу в числе производственных постов и технологическом оснащении СТОА. Дорожные СТОА являются универсальными, как правило, имеют от одного до пяти рабочих постов и предназначены для выполнения моечных, смазочных, крепежных, регулировочных работ, устранения мелких отказов и неисправностей.

По степени специализации автомобилей предприятия автосервиса подразделяются на **комплексные (универсальные), специализированные** по видам работ.

Комплексные СТОА выполняют весь комплекс работ по обслуживанию и ремонту автомобилей. Они могут быть универсальные - для обслуживания и ремонта нескольких марок автомобилей или специализированные - для обслуживания одной марки автомобиля.

Специализированные предприятия автосервиса также классифицируются по конкретным маркам и моделям автомобилей и видам работ.

По уровню специализации СТОА подразделяются:

- техническое обслуживание и ремонт автомобилей только иностранного производства;
- техническое обслуживание и ремонт автомобилей только отечественного производства;
- техническое обслуживание и ремонт автомобилей как отечественного, так и иностранного производства.

Ремонт транспортных средств после дорожно-транспортных происшествий обычно осуществляется либо специализированными, либо сравнительно крупными СТОА, оснащенными необходимым специальным оборудованием.

По видам работ СТОА подразделяются на слесарно-механические, кузовные и малярные, шиномонтажные, моечные и др.

По производственной мощности (исходя из числа производственных постов и участ-

ков) СТОА можно подразделить на малые, средние, большие и крупные.

Малые станции обслуживания с числом рабочих постов до 10 выполняют мелкий ремонт. Основную долю этой группы составляют специализированные СТОА.

Средние станции обслуживания с числом рабочих постов от 11 до 30 выполняют те же виды работ, что и малые станции. Кроме того, здесь проводится диагностика технического состояния автомобиля и его агрегатов, окраска автомобиля, замена агрегатов.

Большие станции обслуживания с числом постов более 30 выполняют все виды обслуживания и ремонта в полном объеме. На этих СТОА могут находиться специализированные участки для проведения капитального ремонта агрегатов и узлов.

По конкурентообразующим характеристикам рынок автосервисных услуг можно подразделить следующим образом:

Первая группа - фирменные (дилерские) СТОА, которые обслуживают автомобили конкретных фирм (марок) и работают непосредственно с фирмами, концернами, предприятиями-изготовителями - авторизированные центры. Эти специализированные СТОА имеют современное технологическое оборудование, оснастку, используют оригинальные запасные части, широкий выбор услуг по конкретной марке автомобилей, высокие цены.

Фирменные СТОА выполняют функции, связанные с обслуживанием и ремонтом автомобилей в гарантийный и послегарантийный периоды эксплуатации. Кроме того, их можно рассматривать как подразделения автозаводов, обеспечивающие их достоверной информацией о качестве выпускаемых автомобилей, технологии проведения ремонта. Одновременно фирменные СТОА могут выступать центрами по производственно-техническому обучению персонала.

Вторую группу составляют специализированные СТОА. Эти СТОА оснащены хорошим оборудованием, как правило, цены в них ниже дилерских. По охвату рынка с точки зрения номенклатуры услуг их можно назвать универсальными. Специализированные СТОА, как правило, проводят послегарантийный ремонт, могут заниматься ремонтом как одной, так и нескольких марок автомобилей, либо проводить определенные виды работ (специализироваться по видам работ).

К третьей группе автосервисных предприятий относятся гаражные автосервисы. По характеристикам они уступают предприятиям предыдущей группы. В большинстве случаев расценки данных предприятий не используются экспертами.

На практике не все СТОА используют в своей работе нормо-часы. Некоторые ремонтные организации предлагают клиентам отдельную стоимость по каждому виду работ, либо просто называют общую стоимость за определенный комплекс услуг (договорные расценки). В большинстве случаев, такой подход к ценообразованию используется автосервисами 3-й группы. Использовать данные расценки, согласно действующего методического руководства для экспертов СЭУ Минюста России «Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки», РФЦСЭ, СЗРЦСЭ, Москва, 2009, возможно при сложившемся прецеденте цен на региональном рынке – $C_{i,p}$, а также отсутствия нормативов, разработанных и утвержденных производителем ТС (например шиномонтажные работы и мойка).

При проведении судебных экспертиз и исследований экспертами, в большинстве случаев, используются расценки фирменных (дилерских) СТОА, либо специализированных СТОА.

Расценки фирменных (дилерских) СТОА используются при определении стоимости восстановительного ремонта транспортных средств, находящихся на гарантийном сроке эксплуатации и проходящих обслуживание у дилера, а также продолжающих там обслуживаться после истечения данного срока. В экспертной практике, подтверждением данного факта является сервисная книжка транспортного средства с отметками (записями) о прохождении технического обслуживания и ремонта. Необходимость проведения расчета по ценам дилерских СТОА обусловлена тем, что в случае проведения восстановительного ремонта вне фирменного сервисного центра, автомобиля находящегося на гарантийном сроке эксплуатации, автовладелец может потерять право на гарантию.

Согласно действующего методического руководства для экспертов СЭУ Минюста России, при наличии в регионе нескольких официальных фирменных (дилерских) СТОА, выполняющих равноценное обслуживание

АМТС одной марки в расчетах рекомендуется принимать минимальные расценки на ремонт по одному из них.

В остальных случаях, при проведении судебных экспертиз и исследований используются средние стоимости 1 нормо-часа сложившиеся в соответствующем регионе.

Данные о стоимости нормо-часов обычно принимаются согласно сборников региональных цен, издаваемых различными организациями. Такой подход не всегда себя оправдывает – так как в большинстве таких сборников указаны стоимости нормо-часа, ниже среднерыночных цен в регионе или применяемые СТОА по договору со страховыми компаниями, которые, в большинстве случаев, не отражают реальных расценок. Проверить обоснованность данных, содержащихся в таких сборниках, как правило, не представляется возможным, в связи с отсутствием методики их определения.

В целях обеспечения полноты, обоснованности и достоверности проводимых в СЭУ Минюста России экспертиз экспертным подразделениям в регионах рекомендуется не реже чем раз в полгода проводить собственные исследования по определению стоимости 1 нормо-часа ремонтных работ в своем регионе, вносить данные исследования в планы НИР и тем самым формировать информационную базу данных в виде информационных справочников.

Рекомендуемый порядок
определения средней стоимости нормо-часа
работ в регионе

1. Стоимость нормо-часа определяется для следующих видов работ: слесарно-механические, электро-монтажные, арматурные, кузовные и малярные.

2. Стоимость нормо-часа определяется для следующих категорий ТС:

- легковые, отечественные и стран СНГ;
- грузовые, отечественные и стран СНГ;
- спецтехника, отечественная и стран СНГ;
- автобусы, отечественные и стран СНГ;
- мотоциклы, отечественные и стран СНГ;
- легковые импортные (могут определяться по маркам ТС, классу и т.п.);
- грузовые импортные;
- спецтехника импортная;

- автобусы импортные;
- мотоциклы импортные;
- прочие.

3. Стоимость нормо-часа определяется на основании утвержденных тарифов по ремонту и обслуживанию ТС по данным ремонтных организаций находящимся в регионе, имеющих необходимое оборудование, оснастку, квалифицированный персонал и выполняющих все виды работ, указанных в п.1.

Для формирования информационной базы допускается использование данных находящегося в свободном доступе (сайты сети интернет, сборники, справочники и т.д., в случае если данные соответствуют реальным расценкам), а также заказ-наряды СТОА.

4. Стоимость нормо-часа определяется для:

- фирменных (дилерских) станций технического обслуживания;
- специализированных станций технического обслуживания.

5. Средняя стоимость нормо-часа определяется как среднеарифметическое значение по видам ремонтных работ, итоговая величина указывается в рублях.

6. Средняя стоимость нормо-часа ремонтных работ определяется на основании составления репрезентативной, достоверной выборки данных о тарифах СТОА в регионе. Количество выборки по каждой категории ТС зависит от региональных особенностей, в том числе от количества СТОА на рынке региона, занимающихся восстановительным ремонтом ТС перечисленных в п.2.

Минимальное количество выборки:

- для фирменных (дилерских) станций технического обслуживания – не менее 5 (при наличии в регионе);
- специализированных станций технического обслуживания - по легковым автомобилям не менее 15 (при наличии в регионе), грузовым, автобусам, мотоциклам, спецтехнике и др. не менее 5 (при наличии в регионе).

Формирование такой информационной базы значительно упростит труд экспертов СЭУ, повысит обоснованность, достоверность и доказательность проводимых экспертиз.