



Гриднев Сергей Александрович,
заведующий отделом автотехнической экспертизы
Тамбовской лаборатории судебной экспертизы
Министерства юстиции Российской Федерации

Применение дифференцированной стоимости нормо-часа при производстве автотовароведческих исследований

Как известно, стоимость работ по восстановлению поврежденного транспортного средства (ТС) $C_{рем р}$ определяется на основании норм трудоемкостей $T_{лр}$ и стоимостных параметров $C_{н-ч}$ (стоимости нормо-часа) работ по техническому обслуживанию и ремонту ТС из расчета:

$$C_{рем р} = \sum (T_{лр} \cdot C_{н-ч}).$$

Если первая составляющая задается, как правило, предприятием-изготовителем (или иным уполномоченным на то органом), то определение стоимостных параметров нормо-часа – это уже задача самого эксперта. Решение этой задачи требует учитывать региональные особенности рынка данных услуг, то есть эксперту надо знать и правильно применять средневзвешенную стоимость нормо-часа по видам работ и по типу ТС. Для столичного региона и крупных городов России подобная задача не затруднительна, поскольку обширный рынок услуг по ремонту ТС там уже устоявшийся и сам формирует и предлагает стоимость нормо-часов. Для провинциальных регионов не все так просто. В лучшем случае эксперт может располагать скудной информацией по двум-трем фирмам (СТО), да и то обслуживающим разные марки ТС и не работающим по нормативам. В худшем – информации нет вовсе. Подобная ситуация до сих пор актуальна для небольшого

г. Тамбова, чье население по данным последней переписи менее 300 тысяч жителей. Более или менее «открыто» с использованием нормо-часов работают по ремонту автомобилей семейства ВАЗ, ИЖ и ГАЗ, в разной степени крупные СТО, которые нехотя, но иногда отвечают на наши запросы (с 1997 года их было отправлено около 20). Региональный же орган государственной статистики никакой информации по ремонту автомобилей не имеет (ему направлялись в разное время три запроса). Естественно, что ждать от такого рынка цивилизованной конкуренции и «вращенной» из нее стоимости нормо-часа (тем более средневзвешенной) не приходится. С целью создания собственной информационной базы в разное время нами предпринимались попытки опросить близлежащие экспертные учреждения Минюста России о стоимости нормо-часов (Пенза, Саратов, Липецк, Воронеж, Рязань). Выводя из полученной информации некую аморфную среднюю величину, более-менее обоснованно можно применять ее на практике, что и происходило до недавнего времени. В этом смысле положителен опыт источника [7], который сейчас активно используется, наверное, всеми экспертами Российской Федерации. Но и там скрываются весьма интересные вещи. Например, заявленная дилерская стоимость ремонта автомобилей Тойота на одном из крупных (и надо сказать уважаемом в тамбовском регионе)

предприятий составляет 700 рублей по всем видам работ. В Москве же в зависимости от вида работ – от 45 до 55 долларов США или 1300...1500 рублей, т. е. более чем в два раза дороже. Однако при кажущейся денежной выгоде наплыва московских гостей на СТО Тамбова почему-то нет, хотя москвичам известна практика ремонтировать аварийные автомобили гораздо дальше – в Республике Беларусь. Очевидно, что заявляемая стоимость нормо-часа сама по себе малоинформативна для практического использования и должна быть увязана с технически верными временными нормативами.

В этой связи остро возникла необходимость сформировать четкие правила по назначению стоимости нормо-часа для конкретного ТС и тем самым обновить общепринятый подход к производству экспертиз автотовароведческого направления. Это позволило, во-первых, исключить возможность недобросовестного манипулирования цифрами как минимум в рамках своего экспертного учреждения, во-вторых, гарантировать единообразный экспертный подход и последующую оценку и, в-третьих, обеспечить ясное понимание заказчиками услуг критериев нашей экспертной работы. Надо сказать, что необходимость в дифференциации стоимости нормо-часа в свое время заложилло принятие закона об ОСАГО. Поскольку именно для страховщиков как потенциальных плательщиков за ремонт АМТС важно, из каких компонентов складывается стоимость ремонтных работ. Отчасти принцип дифференциации был проконстатирован в пункте 7.5.7 источника [1], по которому максимальные расценки назначаются для новых автомобилей. Для АМТС старше 3-х лет, имеющих более чем 35%-ный износ, рекомендуется назначать «средние» или «минимальные... в зависимости от общего технического состояния, которое характеризуется как эксплуатационным износом, так и внешним видом, регулярностью обслуживания, наличием следов предыдущих повреждений и качеством их ремонта». Аналогичные рекомендации давались и в других общеизвестных нормативных источниках. Таким образом, для установления стоимости нормо-часа по конкретному ТС необходимо учесть совокупность как минимум двух исходных данных:

срок эксплуатации ТС;

техническое состояние (физическое старение).

С позиций здравого смысла предполагалось, что чем старше автомобиль и хуже его техническое состояние, тем ниже должны быть расценки на его ремонт. Однако если вспомнить [4], да и рекомендации некоторых совре-

менных источников [5], то для автомобилей старше соответственно 5 и 8 лет СТО могла назначать надбавку к ремонтным работам (кроме диагностических, смазочно-заправочных и окрасочных работ) в размере соответственно 10 и 20%. Но поскольку эта надбавка в последнее время носила рекомендательный характер, решено было ее не применять. В пользу этого выступили нормы ГК РФ [6], согласно которым «под убытком понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права...». В прикладном смысле затраты на ремонт поврежденного ТС должны восстановить доаварийные свойства ТС, но не улучшать их.

По автомобилям отечественного производства в качестве отправных цифр были взяты данные тамбовских СТО, сообщенные ими в ответах на наши запросы или теперь уже имеющиеся в ранее упомянутых [7]. При наличии достоверной информации стоимость нормо-часа разделялась по видам работ на три основные группы: слесарно-механические, кузовные, малярные. Срок эксплуатации ТС был дифференцирован по периодам: до 5 лет, от 5 до 10 и свыше 10 лет. Соответственно техническое состояние дифференцировалось показателем износа в %: до 40, 40...60, свыше 60%. Это позволило применить понижающие коэффициенты к стоимости нормо-часа для двух последних периодов и показателей износа в размере 0,9 и 0,8 соответственно. Автомобили разделялись на группы по основным российским производителям. Результаты были сведены в табл. 1.

По автомобилям иностранного производства в качестве отправных цифр также были взяты данные ежемесячных сборников [7]. Стоимость нормо-часа разделялась аналогичным образом. Однако срок эксплуатации был дифференцирован по иным периодам: до 5 лет, от 5 до 10, от 10 до 20 и старше 20 лет. Соответственно техническое состояние дифференцировалось показателем износа в %: до 40, до 60, до 80 и свыше 80%. В первую очередь подобная градация была призвана несколько «уравнять» стоимость ремонта автомобиля-иномарки и аналогичного отечественного автомобиля в случае равенства их рыночной стоимости. Ведь общеизвестно, что уровень престижности (читай – цены автомобиля) в первую очередь влияет на преискурант его обслуживания, а технические особенности – уже потом. Именно поэтому мы исходили из принципа, что стоимость ремонта одинаково поврежденных идентичных по цене автомобилей также должна стремиться к равенству. Результаты были сведены в табл.2.

Таблица 1

**Стоимость одного нормо-часа для автомобилей отечественного производства
и приравненных к ним**

Семейство автомобилей Краткое описание технического состояния	Слесарно-механические работы, руб.	Жестяницко-сварочные работы, руб.	Малярные работы, руб.
ВАЗ; семейство Ока, Таврия до 5 лет. На гарантийном и послегарантийном периоде эксплуатации с выполненными объемами ТО и ремонта. Физический износ до 40%.	260	300	350 или 490*
ВАЗ; семейство Ока, Таврия св. 5 до 10 лет. На послегарантийном периоде эксплуатации. Физический износ 40...60%.	234	270	315 или 441*
ВАЗ; семейство Ока, Таврия св. 10 лет. Физический износ свыше 60%.	208	240	280 или 392*
ГАЗ легковые и грузовые до 5 лет. На гарантийном и послегарантийном периоде эксплуатации с выполненными объемами ТО и ремонта. Физический износ до 40%.	250	250	250
ГАЗ легковые и грузовые св. 5 до 10 лет. На послегарантийном периоде эксплуатации. Физический износ 40...60%.	225	225	225
ГАЗ легковые и грузовые св. 10 лет. Физический износ свыше 60%.	200	200	200
УАЗ легковые и грузовые до 5 лет. На гарантийном и послегарантийном периоде эксплуатации с выполненными объемами ТО и ремонта. Физический износ до 40%.	230	230	230
УАЗ легковые и грузовые св. 5 до 10 лет. На послегарантийном периоде эксплуатации. Физический износ 40...60%.	207	207	207
УАЗ легковые и грузовые св. 10 лет. Физический износ свыше 60%.	184	184	184
АЗЛК, ИЖ до 5 лет. На гарантийном и послегарантийном периоде эксплуатации с выполненными объемами ТО и ремонта. Физический износ до 40%.	190	300	300
АЗЛК, ИЖ св. 5 до 10 лет. На послегарантийном периоде эксплуатации. Физический износ 40...60%.	171	270	270
АЗЛК, ИЖ св. 10 лет. Физический износ свыше 60%.	152	240	240
Семейство «Запорожец»	100	100	100

* Для эмалей с металлическим эффектом.

Как видно из таблицы, расчет стоимости ремонта «пожилых» иномарок проводится по ближайшему отечественному аналогу. Процедура выбора аналога общеизвестна и, как правило, трудностей не вызывает. Почему именно по аналогу? Достаточно веское обоснование заключается в том, что для практика-ремонтника такой автомобиль как бы уже «вышел» из разряда иномарок. Так, для ремонта подобных автомобилей применяются не специальные, а «наши» оснаст-

ка и условия, задействуются известные и отработанные на отечественных автомобилях принципы ремонтных воздействий и материалы. То есть в известной степени, ремонтируя кузов автомобиля Ауди-80, можно представить его как кузов автомобиля ВАЗ-2110. Помимо прочего определенным плюсом подобного подхода заключается и в том, что констатируя вид ремонтного воздействия по отечественному аналогу (например, № 2 заднего крыла), мы опираемся на

Стоимость одного нормо-часа для автомобилей импортного производства

Длительность эксплуатации Краткое описание технического состояния	Слесарно-механические работы, руб.	Кузовные работы, руб.	Малярные работы, руб.
Длительность эксплуатации до 5 лет. На гарантийном и послегарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами ТО и ремонта, обслуживаемые на фирменной СТО. Физический износ до 40%.	Расчет ремонтных работ по нормативам завода-изготовителя и расценкам н/часа дилерской СТО	То же	То же
Длительность эксплуатации от 5 до 10 лет. На послегарантийном периоде эксплуатации с выполненными объемами ТО и ремонта, обслуживаемые вне фирменной СТО. Физический износ до 60%.	То же по расценкам н/часа специализированной СТО либо средним данным по московскому региону	То же	То же
Св. 10 до 20 лет эксплуатации На послегарантийном периоде эксплуатации Физический износ до 80%.	Нормы времени по ближайшему отечественному аналогу, стоимость нормо-часа с коэффициентом 1,5 для отечественного аналога	То же	То же
Физический износ свыше 80%	То же без коэффициента 1,5	То же	То же

конкретные трудоемкости аналога (5 часов). В противном случае трудоемкость операции должна быть указана экспертом субъективно, поскольку нам пока еще не встречались источники с указанием вида ремонта автомобилей иностранного производства (кроме частичных замен кузовных деталей как в AUDATEX). Таким образом, было принято, что относительно свежие иномарки обчисляются с использованием либо дилерских цен, либо цен так называемых специализированных СТО, что в 1,5...2 раза ниже. Например, для очень «свежего» BMW – 55...60 евро, для 8-летнего – 30 долларов США. Здесь при расчетах уместнее пользоваться программным обеспечением, поскольку технология ремонта того же BMW для рядового эксперта неизвестна. А настоящий сертифицированный программный продукт в этом смысле «подменяет» эксперта, в том числе назначая сопутствующие основным ремонтным воздействиям операции и задавая нужную технологическую цель. Однако для BMW 1988 года выпуска, например в кузове E34, уже целесообразнее «выдумать» отечественный аналог, например ГАЗ-3110, и проводить расчет ремонтных операций уже по нему.

Приходилось сталкиваться с весьма искаженной трактовкой нашей позиции. Так, рядом

оппонентов предлагалось использовать «иномарочные» нормы времени в комплексе со стоимостью нормо-часа отечественного аналога. Нам представляется, что искусственное смещение нормо-часов и их стоимости, то есть перемножение ГАЗовской стоимости нормо-часа и временной нормы BMW недопустимо. Причина этого банальна: нормы времени для иномарок практически всегда ниже. Ведь не секрет, что технологический уровень изготовления и ремонта, качество ремонтного оборудования за рубежом не сопоставимы с российскими. В этой связи применение в расчетах норм завода-изготовителя, но со стоимостью «нашего» нормо-часа есть определенное техническое лукавство, направленное иногда и на искусственное занижение стоимости ремонта.

Описанные выше принципы дифференциации закрепляются распоряжением руководителя СЭУ. С каждым «официальным» изменением стоимости нормо-часа оно обновляется. Начиная с октября 2003 года, в Тамбовской ЛСЭ было отдано 10 таких распоряжений. Подобная практика вызвала интерес у некоторых страховщиков, пожелавших, чтобы табличные данные по применению стоимости нормо-часов стали приложением договоров об экспертном обслуживании.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Определение стоимости, затрат на восстановление и утраты товарной стоимости автотранспортных средств; Методическое руководство для экспертов. СЗРЦСЭ, РФЦСЭ. – СПб, 2001.
2. Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления. РД 37.009.015-98 с изменением №4. – М.: ГНЦ «НАМИ» при участии ООО «Прайс-Н», 2005.
3. Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО. № 001MP/СЭ. Автополис-Плюс, 2005.
4. Прейскурант № Б-50-1978.
5. Трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ-2110...2112 (с изменениями 2003 г.). – Тольятти, 2001.
6. Гражданский кодекс РФ.
7. Нормо-часы. Региональная стоимость по видам ремонтных работ. – М.: ООО «Прайс-Н».