

**Сравнительная таблица по внесению изменений и дополнений
в Правила определения размера вреда, причиненного транспортному средству,
утв. постановлением Правления Национального Банка Республики Казахстан от 28 января 2016 года № 14**

№ п/п	Структурный элемент	Действующая редакция	Предлагаемая редакция СОК	Обоснование	Предлагаемая Вами редакция	Обоснования
1	2	3	4	5	6	7
1	Пункт 1	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).	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 требования 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).	В целях единообразного применения понятийного аппарата. Понятия «подходы и методы» относятся к понятийному аппарату оценочной деятельности и судебной экспертизы.		
2	Пункт 2	2. В Правилах используются следующие понятия:	2. В Правилах используются следующие понятия:	В целях исключения разночтения в понятии «оригинал» и правильного		

1	2	3	4	5	
		<p>1) страховщик – страховая организация, филиал страховой (перестраховочной) организации-нерезидента Республики Казахстан осуществляющие деятельность по заключению и исполнению договоров страхования на основании соответствующей лицензии уполномоченного органа;</p> <p>2) оригинальное комплектующее изделие - оригинальное автомобильное комплектующее изделие (деталь, узел, агрегат, материал), проверенное и сертифицированное изготовителем транспортного средства;</p> <p>3) аналог оригинального комплектующего изделия - автомобильное комплектующее изделие (деталь, узел, агрегат, материал), идентичное или соответствующее по своим параметрам оригинальному комплектующему изделию.</p>	<p>1) страховщик – страховая организация, филиал страховой (перестраховочной) организации-нерезидента Республики Казахстан осуществляющие деятельность по заключению и исполнению договоров страхования на основании соответствующей лицензии уполномоченного органа;</p> <p>2) комплектующее изделие - изделие (деталь, узел, агрегат, материал) транспортного средства завода-изготовителя;</p> <p>3) аналог комплектующего изделия - изделие (деталь, узел, агрегат, материал), идентичное или соответствующее по своим параметрам комплектующему изделию транспортного средства завода-изготовителя.</p>	<p>понимания понятия «аналог».</p>	
3	Пункт 3	<p>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,</p>	<p>3. Расчет размера вреда, причиненного транспортному средству, осуществляется страховщиком в течение 10 (десяти) рабочих дней на основании заявления об определении размера вреда причиненного транспортному средству 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</p>	<p>В целях однозначного толкования и учитывая предназначение данных Правил целесообразнее включения уточняющих определений и использования существующих терминологий в действующем законодательстве (Закон о дорожном движении и др.).</p>	

1	2	3	4	5		
	<p>заклученного 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.</p> <p>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.</p>	<p>представления потерпевшим (выгодоприобретателем) или страхователем (застрахованным) заявления об определении размера вреда причиненного транспортному средству, и оформляется путем составления акта осмотра в произвольной форме, содержащего сведения, предусмотренные пунктом 7 Правил.</p> <p>Потерпевший (выгодоприобретатель) или их представитель, транспортному средству которого причинен вред, со дня представления им или страхователем (застрахованным) заявления об определении размера вреда причиненного транспортному средству, указанного в части первой настоящего пункта Правил, сохраняет поврежденное транспортное средство в таком состоянии, в каком оно находилось после дорожно-транспортного происшествия, и предоставляет возможность страховщику произвести расчет размера вреда.</p>				
4	Пункт 4	<p>4. Организация расчета размера вреда, причиненного транспортному средству, включает следующие этапы:</p> <p>1) определение места и времени проведения осмотра поврежденного транспортного средства по согласованию со страхователем (застрахованным) либо</p>	<p>4. Организация расчета размера вреда, причиненного транспортному средству, включает следующие этапы:</p> <p>1) определение места и времени проведения осмотра поврежденного транспортного средства по согласованию со страхователем (застрахованным) либо потерпевшим (выгодоприобретателем) или их представителем и страховщиком;</p>	<p>Согласно статье 9 Гражданского кодекса Республики Казахстан, по вопросам защиты гражданских прав, необходимо включение смыслового понимания по содержанию размера вреда (реальный ущерб).</p>	<p>Слова «Расчет размера вреда включают расходы, которые произведены потерпевшим (выгодоприобретателем) или должны быть произведены страховщиком.» исключить.</p>	<p>Правила определения размера вреда включают расходы, которые включаются в расчет. Предлагаемая редакция не соответствует редакции ГК РК.</p>

1	2	3	4	5		
		<p>потерпевшим (выгодоприобретателем) или их представителем и страховщиком;</p> <p>2) осмотр поврежденного транспортного средства и составление акта осмотра;</p> <p>3) составление расчета размера вреда поврежденного транспортного средства.</p>	<p>2) осмотр поврежденного транспортного средства и составление акта осмотра;</p> <p>3) составление расчета размера вреда поврежденного транспортного средства.</p> <p>Расчет размера вреда включают расходы, которые произведены потерпевшим (выгодоприобретателем) или должны быть произведены страховщиком.</p>			
5	Пункт 5	<p>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.</p> <p>Затраты по расчету размера вреда, причиненного транспортному средству, несет страховщик.</p>	<p>5. Если страховщиком в установленный срок не будет организован расчет размера вреда, потерпевший (выгодоприобретатель) или их представители самостоятельно обращаются к услугам оценщика и начинают восстановительные работы (утилизацию) поврежденного транспортного средства.</p> <p>При этом оценщик определяет стоимость восстановления транспортного средства. Результаты определения оценщиком стоимости восстановления транспортного средства, принимаются страховщиком для осуществления страховой выплаты потерпевшему (выгодоприобретателю) или их представителю в составе общего расчета размера вреда, причиненного транспортному средству.</p> <p>Затраты по определению стоимости восстановления транспортного средства, причиненного транспортному средству, несет страховщик.</p>	<p>В действующем законодательстве не имеется понятие как «оценочная организация», в связи с этим, в целях приведения в соответствие необходимо применение действующих понятий.</p> <p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p>	<p>П 5 изложить в следующей редакции: «Если страховщиком в установленный срок, не будет определен размер причиненного вреда, то страхователь (застрахованный) либо потерпевший (выгодоприобретатель) или их представители могут воспользоваться услугами оценщика и начать восстановление (утилизацию) имущества.»</p>	<p>Приведение в соответствие с ПЗРК «О страховой деятельности и ранке ценных бумаг».</p>
6	Пункт 6	<p>6. Размер вреда, причиненного транспортному средству, определяется исходя из расчета его стоимости восстановления поврежденного транспортного средства за минусом амортизации (износа)</p>	<p>6. Размер вреда, причиненного транспортному средству, определяется страховщиком на основании расчета расходов размера вреда, включая результаты расчетов стоимости восстановления поврежденного транспортного средства,</p>	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об</p>	<p>Слова «определяется страховщиком на основании расчета расходов размера вреда, включая результаты расчетов стоимости восстановления поврежденного транспортного средства, определенного</p>	<p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который</p>

1	2	3	4	5
	<p>транспортного средства на дату наступления страхового случая.</p> <p>Стоимость восстановления поврежденного транспортного средства рассчитывается исходя из рыночных цен, действующих на день наступления страхового случая.</p> <p>При расчете размера вреда, причиненного транспортному средству, во внимание не принимаются повреждения, имевшие место до наступления рассматриваемого страхового случая.</p> <p>Размер вреда в случае полной гибели транспортного средства определяется исходя из его рыночной стоимости на дату наступления страхового случая.</p> <p>Транспортное средство считается уничтоженным, если его восстановление технически невозможно или экономически нецелесообразно.</p> <p>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.</p> <p>По согласованию с потерпевшим (выгодоприобретателем) или их представителями страховщик в счет страховой выплаты организует и осуществляет оплату ремонта поврежденного транспортного средства.</p>	<p>определенного оценщиком. Стоимость восстановления поврежденного транспортного определяется в соответствии с законодательством об оценочной деятельности.</p> <p>При расчете размера вреда, причиненного транспортному средству, во внимание не принимаются повреждения, имевшие место до наступления рассматриваемого страхового случая.</p> <p>Транспортное средство считается уничтоженным (гибели транспортного средства), если его восстановление технически невозможно или экономически нецелесообразно.</p> <p>Восстановление транспортного средства считается экономически нецелесообразным, если ожидаемые расходы на восстановление транспортного средства превышают 80 (восемьдесят) процентов от его рыночной стоимости.</p> <p>Размер вреда в случае гибели транспортного средства определяется на основании расчета стоимости, определенной оценщиком исходя из его рыночной стоимости на момент обращения.</p> <p>По согласованию с потерпевшим (выгодоприобретателем) или их представителями страховщик в счет страховой выплаты организует и осуществляет оплату ремонта поврежденного транспортного средства.</p> <p>В случае гибели транспортного средства потерпевший (выгодоприобретатель) или их представитель передает в собственность страховщика остатки поврежденного транспортного средства либо страховщик осуществляет страховую выплату за</p>	<p>оценочной и страховой деятельности.</p> <p>В целях правильного расположения в тексте документа логических действий, необходимых для совершения правоприменителями и однозначного толкования понятий и содержания пунктов Правил.</p>	<p>оценщиком. Стоимость восстановления поврежденного транспортного определяется в соответствии с законодательством об оценочной деятельности.» в предлагаемой редакции исключить, норму оставить в действующей редакции.</p> <p>В предлагаемой редакции слова «(гибели транспортного средства)» исключить.</p> <p>В предлагаемой редакции слова «на основании расчета стоимости, определенной оценщиком» исключить.</p> <p>Предлагаемую редакцию «В случае гибели транспортного средства потерпевший (выгодоприобретатель) или их представитель передает в собственность страховщика остатки поврежденного</p>

устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.

Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.

1	2	3	4	5		
		<p>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.</p>	<p>минусом стоимости годных к реализации деталей, узлов, агрегатов, материалов, определенных оценщиком.</p>		<p>транспортного средства либо страховщик осуществляет страховую выплату за минусом стоимости годных к реализации деталей, узлов, агрегатов, материалов, определенных оценщиком.» исключить.</p>	
7	Пункт 7	<p>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;</p>	<p>7. Результаты осмотра поврежденного транспортного средства фиксируются актом осмотра страховщика, 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;</p>	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>В целях правильного расположения в тексте документа логических действий, необходимых для совершения правоприменителями и однозначного толкования понятий и содержания пунктов Правил.</p> <p>Оценщик руководствуется только законодательством об оценочной деятельности, соответственно, вменение обязанностей другого института недопустимо.</p>	<p>В предлагаемой редакции слово «страховщика» исключить.</p>	<p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5		
		<p>дату повреждения транспортного средства;</p> <p>информацию о пробеге транспортного средства с указанием источника данной информации;</p> <p>дату начала эксплуатации транспортного средства;</p> <p>сведения о комплектации транспортного средства;</p> <p>информацию о повреждениях транспортного средства (характеристиках поврежденных элементов с указанием расположения, вида и объема повреждения), а также предварительное определение способа устранения повреждений;</p> <p>информацию о дефектах эксплуатации транспортного средства, повреждениях доаварийного характера, следах ранее проведенного ремонта, а также других факторах, влияющих на результаты расчета размера вреда;</p> <p>предварительное установление принадлежности повреждений транспортного средства к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию;</p> <p>данные по определению технического состояния транспортного средства либо его остатков;</p> <p>информацию о возможных скрытых повреждениях (с указанием примерного места расположения и характера повреждений);</p> <p>информацию о пробах и элементах транспортного</p>	<p>сведения о комплектации транспортного средства;</p> <p>информацию о повреждениях транспортного средства (характеристиках поврежденных элементов с указанием расположения, вида и объема повреждения), а также предварительное определение способа устранения повреждений;</p> <p>информацию о дефектах эксплуатации транспортного средства, повреждениях доаварийного характера, следах ранее проведенного ремонта, а также других факторах, влияющих на результаты расчета размера вреда;</p> <p>предварительное установление принадлежности повреждений транспортного средства к рассматриваемому дорожно-транспортному происшествию;</p> <p>данные по определению технического состояния транспортного средства либо его остатков;</p> <p>информацию о возможных скрытых повреждениях (с указанием примерного места расположения и характера повреждений);</p> <p>информацию о пробах и элементах транспортного средства, взятых для исследования (с описанием причины, вида и цели исследования);</p> <p>код цвета;</p> <p>фамилию, имя, отчество (при его наличии), подпись лица, осуществившего осмотр транспортного средства;</p> <p>фамилии, имена, отчества (при их наличии), замечания и подписи лиц, присутствовавших на осмотре;</p> <p>дату составления акта осмотра.</p> <p>Дополнительными источниками информации к акту осмотра</p>			

1	2	3	4	5	
	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>страховщика являются фотоматериалы поврежденного транспортного средства, полученные с учетом требований к проведению фотографирования поврежденного транспортного средства, установленных в приложении 2 к Правилам.</p> <p>7-1. Порядок осмотра и фотографирования поврежденного транспортного средства фиксируются оценщиком в соответствии с законодательством об оценочной деятельности.</p>		<p>Предлагаемый п 7-1 « 7-1. Порядок осмотра и фотографирования поврежденного транспортного средства фиксируются оценщиком в соответствии с законодательством об оценочной деятельности.» исключить.</p> <p>Предложение противоречит требованиями закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>	
8	Пункт 8	<p>8. При расчете размера вреда, причиненного транспортному средству, учитываются расходы на оплату следующих работ:</p> <p>1) слесарных;</p> <p>2) рихтовочных (P1, P2, P3) 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</p>	<p>8. Размер вреда, причиненного транспортному средству определяется страховщиком.</p> <p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства</p>	<p>Оставить в действующей редакции.</p>	<p>Предложение противоречит требованиями закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5
		<p>иностранных производителей, установленным в приложении 3 к Правилам;</p> <p>3) сварочных;</p> <p>4) арматурных;</p> <p>5) окрасочных;</p> <p>6) иных видов работ, требуемых для проведения восстановительного ремонта, с учетом исключения пересекающихся операций.</p> <p>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").</p> <p>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.</p>	<p>регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты.</p> <p>Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	

1	2	3	4	5	5	
		<p>Нормативы трудоемкостей по устранению перекосов проемов кузова и перекосов кузова легковых автомобилей иностранных производителей установлены в приложении 4 к Правилам.</p> <p>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.</p>				
9	Пункт 9	<p>9. При расчете размера расходов, необходимых для восстановления поврежденного транспортного средства, принимается стоимость комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов) с учетом следующих условий:</p> <p>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</p>	9. Исключить	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты.</p> <p>Соответственно, установление непрофильной</p>	Оставить в действующей редакции.	Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.

1	2	3	4	5
		<p>(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);</p> <p>2) при замене комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов) на новые необходимо соответствие таких изделий требованиям, установленным производителем транспортного средства.</p> <p>Поврежденные комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты, материалы) производителей оригинального оборудования в процессе ремонта заменяются на соответствующие комплектующие изделия. Данное условие распространяется и на неиспользуемые материалы;</p> <p>3) в случаях, предусмотренных технологической документацией, при замене отдельных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов) учитывается необходимость их замены с учетом ремонтного</p>	<p>структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	

1	2	3	4	5
		<p>комплекта, включающего не только заменяемые комплектующие изделия (детали, узлы, агрегаты, материалы), а также изделия, полностью обеспечивающие устранение повреждения;</p> <p>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.</p>		
10	Пункт 10	<p>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.</p> <p>В случае отсутствия информации о стоимости аналога оригинального комплектующего изделия в стоимостных базах данных, каталогах запасных частей, указанных в подпункте 1)</p>	<p>10. Исключить</p> <p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки,</p>	<p>Оставить в действующей редакции.</p> <p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5	
		<p>пункта 9 Правил, страховщик не использует при расчете размера вреда поврежденного транспортного средства информацию о стоимости бывших в употреблении комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов, материалов).</p> <p>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.</p>		<p>стандартами и правилами палаты.</p> <p>Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	
11	Пункт 11	<p>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.</p> <p>Страховщик представляет отчет о размере вреда для</p>	<p>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 сведения о сумме страховой выплаты.</p> <p>Страховщик представляет сведения о сумме страховой выплаты для ознакомления потерпевшему (выгодоприобретателю) или их представителю, транспортному средству которого причинен вред.</p> <p>Потерпевший (выгодоприобретатель) или их представитель в течение 3 (трех) рабочих дней со дня получения сведений о сумме страховой выплаты указывает в полученном сведении отметку о согласии либо несогласии с результатами суммы страховой</p>	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Отчет о размере вреда являясь внутренним документом страховой организации не может содержать работу оценщика по определению стоимости восстановления транспортного средства.</p>	<p>Оставить в действующей редакции.</p> <p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5	5	
		<p>ознакомления потерпевшему (выгодоприобретателю) или их представителю, транспортному средству которого причинен вред.</p> <p>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.</p>	<p>выплаты. По запросу потерпевшего (выгодоприобретателя) или их представителя страховщик предоставляет дополнительные пояснения к сведениям о сумме страховой выплаты.</p>			
12	Пункт 12	<p>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".</p>	12. Без изменений			
13	<p>Раздел 2 Параграф 1 Пункты 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22</p>	<p>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</p>	Исключить	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или</p>	Оставить в действующей редакции.	<p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на</p>

1	2	3	4	5
	<p>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).</p> <p>14. Расчет величины физического износа транспортных средств иностранного производства и производства стран Содружества независимых государств производится по следующей формуле:</p> $И_{\text{физ}} = И1 \times П + И2 \times Д,$ <p>где:</p> <p>И_{физ} - величина физического износа (в процентах);</p> <p>И1 - показатель износа на 1 000 километров пробега;</p> <p>П - общий пробег (фактический П_ф или расчетный П_{расч}) с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, с точностью до 0.1 (в тысячах километрах);</p> <p>И2 - показатель старения за 1 год эксплуатации (в процентах);</p> <p>Д - фактический срок службы (в годах).</p> <p>Значения коэффициентов указаны в таблицах 1, 3, 4, 5 и 6 приложения 7 к Правилам.</p> <p>15. Значение фактического пробега снимается с исправного одометра транспортного</p>		<p>иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты.</p> <p>Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	<p>основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5	
		<p>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:</p> $П = \text{Прасч} = \text{Псг} \times Д$ <p>(в тысячах километрах), где:</p> <p>П - общий пробег (фактический Пф или расчетный Прасч) с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, с точностью до 0.1 (в тысячах километрах);</p> <p>ПсГ - среднегодовой пробег; Д - фактический срок службы (в годах).</p> <p>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.</p>			

1	2	3	4	5	
		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>19. Определение процента износа шин транспортного средства и износа аккумуляторной батареи проводится согласно приложения 8 и 9 к Правилам.</p> <p>20. Физический износ капитально отремонтированного транспортного средства либо индивидуальный физический износ капитально отремонтированного узла или агрегата транспортного средства увеличивается на 20 (двадцать) процентов.</p> <p>21. Длительность эксплуатации транспортного</p>			

1	2	3	4	5		
		<p>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.</p> <p>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.</p>				
13	<p>Параграф 2 Пункты 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29</p>	<p>Параграф 2. Определение стоимости транспортного средства</p> <p>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.</p> <p>Доходный подход при определении стоимости транспортного средства не применяется (доходный подход эффективен преимущественно</p>	<p>Исключить</p>	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты.</p>	<p>Оставить в действующей редакции.</p>	<p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5
		<p>для оценки объектов, приносящих доход – предприятий, производственных комплексов и других объектов бизнеса, при этом транспортные средства являются элементами системы, приносящей доход).</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>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</p>	<p>Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	

1	2	3	4	5
		<p>надлежащего маркетинга, при которой каждая из сторон действовала бы компетентно, расчетливо и без принуждения.</p> <p>25. Рыночная стоимость транспортного средства определяется сравнительным подходом.</p> <p>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.</p> <p>26. Рыночная стоимость транспортного средства определяется по следующей схеме:</p> <p>29) экспертом проводится анализ ценовой информации, имеющейся в следующих источниках:</p> <ul style="list-style-type: none"> прайс-листы организаций, занимающихся реализацией новых и подержанных транспортных средств; ценовая информация на новые и подержанные транспортные средства, публикуемая в региональных периодических изданиях; ценовая информация регионального рынка на новые и подержанные транспортные 		

1	2	3	4	5	
		<p>средства, публикуемая на интернет-ресурсах;</p> <p>2) источники ценовой информации, использовавшиеся при определении рыночной стоимости транспортного средства, в обязательном порядке указываются в исследовательской части заключения;</p> <p>3) при выборе источника информации следует учитывать его соответствие следующим требованиям:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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; <p>4) определение рыночной стоимости транспортного средства производится по формуле:</p> $C_p = \frac{\sum C_i}{i}$ <p>где:</p>			

1	2	3	4	5	
		<p>CP – рыночная стоимость транспортного средства (в тенге);</p> <p>Ц_i – цена i-го аналога транспортного средства;</p> <p>i – количество предложений, i > 3;</p> <p>5) при определении рыночной стоимости не используются цены на транспортные средства, заведомо отличающиеся по состоянию и комплектации от исследуемого транспортного средства.</p> <p>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.</p> <p>28. При принятии окончательного решения о величине стоимости транспортного средства по причине морального старения</p>			

1	2	3	4	5	
		<p>учитываются реальные цены на рынке сбыта.</p> <p>29. Расчетная остаточная стоимость транспортного средства с учетом всех вышеупомянутых факторов снижения составляет не ниже стоимости металлолома его деталей.</p>			
14	<p>Параграф 3 Пункты 30, 31, 32</p>	<p>Параграф 3. Определение стоимости разукomплектованного транспортного средства</p> <p>30. Стоимость разукomплектованного транспортного средства определяется из разности цены укomплектованного транспортного средства и затрат на его приведение до исходного состояния.</p> <p>31. Определение стоимости разукomплектованного транспортного средства проводится в следующем порядке:</p> <p>1) определяется стоимость транспортного средства в исходном, укomплектованном, состоянии;</p> <p>2) определяются затраты на укomплектование представленного транспортного средства до исходного состояния:</p> <p>устанавливается перечень и стоимость отсутствующих деталей и узлов;</p> <p>устанавливается перечень и стоимость работ по установке отсутствующих деталей и узлов;</p> <p>3) проводится расчет окончательной стоимости</p>	<p>Исключить</p>	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты.</p> <p>Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	<p>Оставить в действующей редакции.</p> <p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5	
		<p>транспортного средства из разности стоимостей укомплектованного транспортного средства и затрат на доукомплектование представленного транспортного средства.</p> <p>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.</p>			
15	<p>Параграф 4 Пункты 33, 34, 35</p>	<p>Параграф 4. Учет наличия дефектов эксплуатации, неисправностей и следов ремонта в стоимости транспортного средства</p> <p>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 - Вдэ.</p> <p>34. К дефектам, снижающим стоимость транспортного средства, относятся: следы и последствия коррозии;</p>	<p>Исключить</p>	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты.</p>	<p>Оставить в действующей редакции.</p> <p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5
		<p>трещины элементов кузова и прочих деталей от усталости металла;</p> <p>сколы (выбоины), потускнение, расслоение, растрескивание, растяжение неметаллических деталей (материалов), лакокрасочных и других защитных покрытий, разрыв обивки по шву; истертости остекления;</p> <p>загрязнение, разрыв (не по шву) обивки салона и сидений кузова автомобиля и прицепа, сидений и покрывочных материалов;</p> <p>ослабление крепления агрегатов, узлов (деталей) транспортного средства;</p> <p>негерметичность емкостей и систем, прочие явные дефекты эксплуатации.</p> <p>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:</p> $B_{дэ} = C_{pp} + C_{н} + C_{д} \times$ <p>где: Вдэ – величина затрат на устранение дефекта (в тенге);</p>	<p>Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	

1	2	3	4	5
		<p>С_{рр} – стоимость ремонтных работ по устранению дефекта; С_м – стоимость использованных материалов; С_д – стоимость деталей; И_{физ} - величина физического износа (в процентах).</p> <p>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:</p> $C_{\text{рем}} = C_p \times \left[1 - \frac{\sum K_{\text{ут}}}{100\%} \right]$ <p>где: С_{рем} – стоимость транспортного средства, с учетом дополнительного снижения (в тенге); С_р – рыночная стоимость транспортного средства; К_{ут} i – коэффициент утраты товарной стоимости транспортного средства по i-му элементу, определяемый в соответствии с приложением 10 к Правилам.</p>		

1	2	3	4	5		
		<p>37. При выявлении дефектов эксплуатации, работа по устранению которых не предусмотрена действующими прейскурантами (загрязнение, потускнение покрытий и иные дефекты), за основу расчета допускается принимать предполагаемую трудоемкость работ (вплоть до замены детали) и стоимость соответствующего нормо-часа.</p> <p>38. Окончательная стоимость транспортного средства с учетом его фактического состояния (с дефектами эксплуатации и не устраненными повреждениями) определяется по следующей формуле:</p> $Сф = Ср - Вдэ - Срем,$ <p>где:</p> <p>Сф - стоимость транспортного средства с учетом его фактического состояния (в тенге);</p> <p>Ср - рыночная стоимость транспортного средства;</p> <p>Вдэ - величина затрат на устранение дефекта;</p> <p>Срем - стоимость транспортного средства, с учетом дополнительного снижения.</p>				
16	Параграф 5 Пункты 39, 40, 41	<p>Параграф 5. Определение стоимости восстановительного ремонта транспортного средства</p> <p>39. Восстановительный ремонт - комплекс работ, необходимых для восстановления технических характеристик транспортного средства и его потребительских</p>	Исключить	В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.	Оставить в действующей редакции.	Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет

1	2	3	4	5	
		<p>свойств, которые данное транспортное средство имело непосредственно до повреждения.</p> <p>40. Под стоимостью восстановительного ремонта транспортного средства понимается наиболее вероятная сумма затрат, достаточная для восстановления транспортного средства до исходного (доаварийного) состояния.</p> <p>41. Расчет стоимости восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства определяется на момент проведения экспертизы по следующей формуле:</p> $C_{вр} = C_{рр} + C_{м} + C_{д},$ <p>где:</p> <p>$C_{вр}$ - стоимость восстановительного ремонта поврежденного транспортного средства (в тенге);</p> <p>$C_{рр}$ – стоимость ремонтных работ по устранению дефекта;</p> <p>$C_{м}$ – стоимость использованных материалов;</p> <p>$C_{д}$ – стоимость деталей.</p>		<p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты.</p> <p>Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	<p>страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>
17	<p>Параграф 6 Пункты 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50</p>	<p>Параграф 6. Определение объема ремонтных работ, необходимых для восстановления транспортного средства</p> <p>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,</p>	<p>Исключить</p>	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства</p>	<p>Оставить в действующей редакции.</p> <p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5
		<p>сборке, подгонке, регулировке, окраске, антикоррозионной и противозащитной 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.</p> <p>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.</p> <p>44. При определении стоимости восстановительного ремонта транспортного средства различают следующие виды ремонтных воздействий:</p> <p>ремонт 1 - устранение повреждений в легкодоступных местах (до 20 (двадцати) процентов поверхности детали);</p> <p>ремонт 2 - устранение повреждений со сваркой или ремонт 1 на поверхности детали, деформированной до 50 (пятидесяти) процентов;</p>	<p>регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты.</p> <p>Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	

1	2	3	4	5
		<p>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;</p> <p>ремонт 4 - устранение повреждений с ремонтом 3 на площади свыше 30 (тридцати) процентов поверхности детали;</p> <p>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).</p> <p>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</p>		

1	2	3	4	5
		<p>кузовных деталей учитываются следующие работы:</p> <p>отсоединение и снятие старой детали с устранением остатков металла, рыхлой пластовой ржавчины (коррозии);</p> <p>рихтовка сопрягаемых кромок;</p> <p>подгонка и приварка новой детали с зачисткой сварочных точек и швов;</p> <p>выравнивание поверхностей наполнителем, с шлифовкой дефектных мест.</p> <p>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.</p> <p>46. В случае отсутствия установленных требований замена назначается при выполнении следующих условий:</p> <p>1) образование сложного или особо сложного перекоса кузова при необходимости замены:</p> <p>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;</p> <p>задней части кузова с задними лонжеронами, с устранением деформаций (не ниже ремонта 2) или заменой</p>		

1	2	3	4	5	
		<p>задней перегородки, рамы окна задка, задних частей боковин (одной боковины), панели заднего пола салона в левой и (или) правой части;</p> <p>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;</p> <p>3) средний или сложный перекос кузова при наличии сквозной коррозии его несущих элементов, не позволяющей обеспечить качественное сопряжение заменяемых или ремонтируемых деталей;</p> <p>4) восстановительный ремонт кузова или рамы путем замены или ремонта отдельных элементов экономически нецелесообразен.</p> <p>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.</p> <p>48. Если в соответствии с вышеупомянутыми требованиями окраске подлежит более 50 (пятидесяти) процентов наружной</p>			

1	2	3	4	5	
		<p>окрашиваемой поверхности транспортного средства, назначается его полная наружная окраска.</p> <p>49. Работы по окраске отдельных элементов кузова и оперения транспортных средств не назначаются, если при осмотре транспортного средства установлено, что:</p> <ul style="list-style-type: none"> на всем элементе до его повреждения отсутствовало лакокрасочное покрытие; в зоне повреждения элемента ранее отсутствовало лакокрасочное покрытие; на элементе имеются признаки сквозной коррозии. <p>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.</p>			

1	2	3	3	4	5	5
18	<p>Параграф 7 Пункты 51, 52</p>	<p>Параграф 7. Определение стоимости запасных частей и материалов</p> <p>51. Стоимость подлежащих замене (замененных) деталей, узлов, агрегатов (</p> $B_{дз} = C_{pp} + C_m + C_d \times$ <p>) 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.</p> <p>52. Стоимость подлежащих замене (замененных) деталей, узлов, агрегатов с учетом физического износа Ифиз рассчитывается по формуле: $C_d = C_d \times [1 - \text{Ифиз}/100\%]$ где: Сд - стоимость подлежащих замене (замененных) деталей, узлов, агрегатов (в тенге); Сднов - стоимость новой детали (в тенге); Ифиз - величина физического износа (в процентах).</p>	Исключить	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты.</p> <p>Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	Оставить в действующей редакции.	Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.
19	<p>Параграф 8 Пункты 53, 54, 55, 56, 56-1</p>	<p>Параграф 8. Определение стоимости ремонтно-восстановительных работ</p> <p>53. Стоимость восстановительных работ С_{pp} определяется на основании установленных предприятием-изготовителем нормативов трудоемкостей Т_р технического</p>	Исключить	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p>	Оставить в действующей редакции.	Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда

1	2	3	4	5
		<p>обслуживания и ремонта транспортного средства и стоимости одного нормо-часа работ по транспортному средству и ремонту транспортного средства данного типа по следующей формуле:</p> $C_{pp} = C_{нч} \times \sum T_{ip},$ <p>где: C_{pp} – стоимость ремонтных работ по устранению дефекта; $C_{нч}$ - стоимость нормо-часа (в тенге); T_{ip} - трудоемкость i-го вида работ, нормо-час.</p> <p>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.</p> <p>55. Надбавки за срок эксплуатации и иностранное производство, заложенные в стоимости нормо-часа, дополнительно не начисляются.</p> <p>56. Стоимость отдельных работ, не включенных в сборники, принимается</p>	<p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты. Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	<p>определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5	
		<p>непосредственно в денежном выражении исходя из сложившихся цен на региональном рынке.</p> <p>56-1. Минимальная стоимость одного нормо-часа на техническое обслуживание и ремонт транспортного средства определяется согласно приложению 10-1 к Правилам.</p>			
20	<p>Параграф 9 Пункты 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64</p>	<p>Параграф 9. Определение стоимости годных остатков в случае уничтожения транспортного средства</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>58. Остатки считаются годными при условии:</p>	<p>Исключить</p>	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты.</p> <p>Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.</p>	<p>Оставить в действующей редакции.</p> <p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5
		<p>1) отсутствия повреждений, нарушающих целостность детали (агрегата, узла) и товарного вида, при этом деталь (агрегат, узел) находится в работоспособном состоянии;</p> <p>2) отсутствия изменений конструкции, формы, целостности и геометрии детали (агрегата, узла), не предусмотренных изготовителем транспортного средства;</p> <p>3) отсутствия признаков ранее проводившихся ремонтных воздействий, таких как следы правки, рихтовки, следы шпатлевки.</p> <p>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.</p> <p>60. Рыночная стоимость годных остатков (агрегатов и узлов) транспортного средства определяется по формуле:</p> $C_{го} = C_{те\ ан} \times \sum_{i=1}^n \frac{V_{\partial_i}}{100} \times K_{повр} \times I$ <p>где:</p> <p>$C_{го}$ - рыночная стоимость годных остатков (агрегатов и узлов) транспортного средства (в тенге);</p> <p>$C_{те\ ан}$ - стоимость аналога транспортного средства (в тенге);</p>		

1	2	3	4	5	
		<p>Уд_і - удельный вес і-го годного остатка в рыночной стоимости транспортного средства, определяемый в соответствии с таблицами 1, 2, 3, 4 и 5 приложения 11 к Правилам;</p> <p>Кповр - коэффициент, учитывающий степень повреждения годного остатка;</p> <p>Ксд - коэффициент, учитывающий наличие скрытых дефектов транспортного средства (для расчетов применяется Ксд = 0,9);</p> <p>Кспр - коэффициент спроса на годные остатки;</p> <p>Кз – коэффициент, учитывающий предпродажные затраты (разборка, дефектовка), а также торговые издержки при реализации годных остатков транспортного средства, который принимается равным 1,25.</p> <p>61. Коэффициент, учитывающий степень повреждения годных остатков транспортного средства, определяется в соответствии с таблицей 6 приложения 11 к Правилам.</p> <p>62. Коэффициент спроса на годные остатки транспортного средства определяется по таблице 7 приложения 11 к Правилам.</p> <p>63. Порядок проведения экспертизы годных остатков транспортного средства включают следующие этапы:</p> <p>1) основной целью экспертного осмотра при экспертизе годных остатков</p>			

1	2	3	4	5
		<p>является установление номенклатуры и степени повреждения деталей (агрегатов, узлов), которые отнесены к годным остаткам поврежденного транспортного средства;</p> <p>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;</p> <p>3) экспертный осмотр транспортного средства для экспертизы годных остатков проводится с привлечением средств инструментального контроля технического состояния транспортных средств и их отдельных агрегатов;</p> <p>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</p>		

1	2	3	4	5	
		<p>дальнейшей эксплуатации остатков для легковых автомобилей, не рассчитывается.</p> <p>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.</p>			
21	Приложение 1	<p>Приложение 1 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Форма»</p>	Без изменений		
22	Приложение 2	<p>Приложение 2 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Требования к проведению фотографирования поврежденного транспортного средства»</p>	Без изменений		
23	Приложение 3	<p>Приложение 3 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Увеличенные 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»</p>	Исключить	<p>В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности.</p> <p>Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об</p>	<p>Оставить в действующей редакции.</p> <p>Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.</p>

1	2	3	4	5
			оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты. Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.	
24	Приложение 4	Приложение 4 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Нормативы трудоемкостей по устранению перекосов проемов кузова и перекосов кузова легковых автомобилей иностранных производителей»	Исключить В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об оценочной и страховой деятельности. Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты. Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.	Оставить в действующей редакции. Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.
25	Приложение 5	Приложение 5 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Рекомендации изготовителей транспортного средства по	Исключить В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об	Оставить в действующей редакции. Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который

1	2	3	4	5	
		ремонту пластиковых комплектующих изделий»		оценочной и страховой деятельности. Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты. Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.	устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.
26	Приложение 6	Приложение 6 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Оформление калькуляции размера вреда, причиненного транспортному средству»	Сведения о сумме страховой выплаты (пункт 11)	Для рассмотрения страховой организации Форма утверждается страховой организацией или уполномоченным органом в области страховой деятельности	Оставить в действующей редакции. Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца», который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.
27	Приложение 7	Приложение 7 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Определение износа транспортного средства»	Исключить	В данной предлагаемой редакции, мы разграничиваем функции страховщика и оценщика в соответствии с законодательством об	Оставить в действующей редакции. Предложение противоречит требованиям закона РК «Об обязательном страховании ГПО автовладельца»,

1	2	3	4	5
28	Приложение 8	Приложение 8 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Определения процента износа шин транспортного средства»	оценочной и страховой деятельности. Процедура проведения оценки (применение тех или иных подходов и методов) по определению стоимости восстановления транспортного средства регламентируется законодательством об оценочной деятельности, стандартами оценки, стандартами и правилами палаты. Соответственно, установление непрофильной структурой порядка определения стоимости является неправомерным и недопустимо.	который устанавливает, что размер вреда определяет страховщик на основании НПА уполномоченного органа.
29	Приложение 9	Приложение 9 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Определения процента износа аккумуляторной батареи»		
30	Приложение 10	Приложение 10 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Коэффициенты утраты товарной стоимости транспортного средства»		
31	Приложение 10-1	Приложение 10-1 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Минимальная стоимость одного нормо-часа на техническое обслуживание и ремонт транспортного средства»		
32	Приложение 11	Приложение 11 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Определение стоимости годных остатков транспортного средства»		
33	Приложение 12	Приложение 12 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Подбор аналогов для различных видов транспортного средства»		
34	Приложение 13	Приложение 13 к Правилам определения размера вреда, причиненного		

1	2	3	4	5		
		транспортному средству «Классификация перекосов кузовов транспортного средства»				
	Приложение 14	Приложение 14 к Правилам определения размера вреда, причиненного транспортному средству «Требования по окраске транспортного средства»				