

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ БАНК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(БАНК РОССИИ)**

У К А З А Н И Е

«__» _____ 2022 г.

№ ____-У

г. Москва

**О внесении изменений
в Положение Банка России от 4 марта 2021 года № 755-П
«О единой методике определения размера расходов на
восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного
средства»**

На основании пункта 3 статьи 12¹ Федерального закона от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 18, ст. 1720; 2019, № 18, ст. 2212):

1. Внести в Положение Банка России от 4 марта 2021 года № 755-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства», зарегистрированное Министерством юстиции Российской Федерации 10 июня 2021 года № 63845, следующие изменения.

1.1. В пункте 2.7:

Абзац седьмой изложить в следующей редакции:

«Необходимость и объем работ по устранению перекосов должны определяться по результатам замеров либо наличию информативных

признаков, свидетельствующих о наличии перекоса. Предельное время по устранению перекосов должно определяться с учетом показателей трудоемкости на выполнение работ, приведенных в приложении 3 к настоящему Положению, за исключением случаев установления соответствующих нормативов изготовителем транспортного средства или организациями, занимающимися нормированием технологий ремонта транспортных средств.».

1.2. В пункте 3.8.1:

Абзац второй изложить в следующей редакции:

«При определении трудоемкости работ по ремонту повреждений кузова и оперения, а также других узлов, агрегатов и систем транспортного средства должны использоваться нормативы, установленные изготовителем транспортного средства, а в случае их отсутствия - организациями, занимающимися нормированием технологий ремонта транспортных средств. При отсутствии такой документации используются показатели трудоемкости, приведенные в приложении 3 к настоящему Положению.».

1.3. Приложение 3 изложить в редакции приложения к настоящему Указанию.

2. Настоящее Указание вступает в силу по истечении 10 дней после дня его официального опубликования.

Председатель
Центрального банка
Российской Федерации

Э.С. Набиуллина

Приложение 1
к Указанию Банка России
от №
«О внесении изменений в Положение Банка
России от 4 марта 2021 года
№ 755-П «О единой методике определения
размера расходов на восстановительный
ремонт в отношении поврежденного
транспортного средства»

ТАБЛИЦЫ КОЛИЧЕСТВЕННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ

Таблица 1. Нормы трудоемкости на устранение перекосов автомобилей легковых, микроавтобусов, грузовых транспортных средств с полной массой до 3500 килограмм

Количество выправляемых элементов в секции,	Составные части, образующие проем	передняя секция	
	Норма времени на устранение перекоса, нормо-часы		
	Составные части, образующие геометрию основы кузова		
	Норма времени на устранение перекоса, нормо-часы		
	Составные части, образующие отдельные проемы: окна переднего, окна заднего, дверей боковых		
	Норма времени на устранение перекоса, нормо-часы		
	Составные части, образующие каркас салона, кроме приведенных в столбце б		
	Норма времени на устранение перекоса, нормо-часы		
	Составные части, образующие проем		средняя секция
	Норма времени на устранение перекоса, нормо-часы		
	Составные части, образующие геометрию основы кузова		
	Норма времени на устранение перекоса, нормо-часы		
Составные части, образующие проем	задняя секция		
Норма времени на устранение перекоса, нормо-часы			
Составные части, образующие геометрию основы кузова			
Норма времени на устранение перекоса, нормо-часы			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Полная масса до 1500 килограмм включительно												
1	Брызговики с усилителями передних крыльев – правый, левый; лонжероны верхние (малые) – правый, левый; поперечина передка верхняя; нижняя рама окна переднего; листовые составные части, образующие посадочное место для фары, – правые, левые и тому подобное.	1,4	Лонжероны передние (главные) – правый, левый; поперечина передка нижняя; крепление балки передней оси и тому подобное.	4,0	Стойка центральная – правая, левая; верхняя панель моторного отсека; стойка рамы окна переднего – правая, левая; стойка передняя – правая, левая; стойки задние крыши – правая, левая; усилитель панели крыши задний, передний; боковина, задняя часть (крыло заднее до задней секции), часть верхняя – правая, левая и тому подобное.	2,0	Перегородка моторного отсека (щит передка); днище салона переднее; днище салона заднее; порог – правый, левый; поперечины передних и задних сидений; поперечина задняя днища и тому подобное.	4,1	Панель задка; панель боковины задняя (крыло заднее) – правая, левая; усилитель дверей задка и тому подобное.	1,4	Лонжероны днища задка – правый, левый; панель днища задка; поперечины заднего днища; арка заднего крыла (боковины) – правая, левая и тому подобное.	3,6
2		3,6		4,8		2,5		4,7		3,4		
3		4,4		5,1		3,0		5,0		4,1		
4		5,0		5,3		4,0		6,2		4,7		
5				7,1				6,9		5,5		
6				10,0				7,6		6,0		
7								8,3				
8								8,9				
9								9,5				
Полная масса от 1500 до 2000 килограмм включительно												
1		1,4		4,2		2,0		4,3		1,4		3,8

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
2	Брызговики с усилителями передних крыльев – правый, левый; лонжероны верхние (малые) – правый, левый; поперечина передка верхняя; нижняя рама окна переднего; листовые составные части, образующие посадочное место для фары, – правые, левые и тому подобное.	3,6	Лонжероны передние (главные) – правый, левый; поперечина передка нижняя; крепление балки передней оси и тому подобное.	5,0	Стойка центральная – правая, левая; верхняя панель моторного отсека; стойка рамы окна переднего – правая, левая; стойка передняя – правая, левая; стойки задние крыши – правая, левая; усилитель панели крыши задний, передний; боковина, задняя часть (крыло заднее до задней секции), часть верхняя – правая, левая и тому подобное.	3,0	Перегородка моторного отсека (щит передка); днище салона переднее; днище салона заднее; порог – правый, левый; поперечины передних и задних сидений; поперечина задняя днища и тому подобное.	4,9	Панель задка; панель боковины задняя (крыло заднее) – правая, левая; усилитель дверей задка и тому подобное.	3,4	Лонжероны днища задка – правый, левый; панель днища задка; поперечины заднего днища; арка заднего крыла (боковины) – правая, левая и тому подобное.	4,5
3		4,4		5,3		4,0		5,2		4,1		4,9
4		5,0		5,5		5,0		6,4		4,7		5,2
5				7,3				7,1		5,5		7,4
6				10,2				7,8		6,0		10,2
7								8,5				
8								9,1				
9								9,7				
Полная масса от 2000 килограмм												
1	Брызговики с усилителями передних крыльев – правый, левый;	1,6	Лонжероны передние (главные) – правый, левый; поперечина	4,3	Стойка центральная – правая, левая; верхняя панель моторного	2,2	Перегородка моторного отсека (щит передка); днище салона	4,4	Панель задка; панель боковины задняя	1,6	Лонжероны днища задка – правый, левый; панель днища	3,9
2		3,8		5,1		3,0		5,4		3,6		4,6
3		4,6		5,4		4,0		5,9		4,3		5,0

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
4	лонжероны верхние (малые) – правый, левый; поперечина передка верхняя; нижняя рама окна переднего; листовые составные части, образующие посадочное место для фары, – правые, левые и тому подобное.	5,2	передка нижняя; крепление балки передней оси и тому подобное.	5,6	отсека; стойка рамы окна переднего – правая, левая; стойка передняя – правая, левая; стойки задние крыши – правая, левая; усилитель панели крыши задний, передний; боковина, задняя часть (крыло заднее до задней секции), часть верхняя – правая, левая и тому подобное.	5,0	переднее; днище салона заднее; порог – правый, левый; поперечины передних и задних сидений; поперечина задняя днища и тому подобное.	6,9	(крыло заднее) – правая, левая; усилитель дверей задка и тому подобное.	4,9	задка; поперечины заднего днища; арка заднего крыла (боковины) – правая, левая и тому подобное.	5,3
5				7,4				7,9		7,5		
6				10,3				8,4		10,3		
7								8,9				
8								9,4				
9								10,0				

Примечания.

1. Нормы приведены для транспортных средств с несущим кузовом. Для транспортных средств с рамной или полурамной конструкцией значения столбца 5 для составных частей рамы, которые подвергаются вытяжке, необходимо увеличить в 1,4 раза.

2. В случае превышения количества элементов, подлежащих правке, согласно таблице, принимается максимальная норма времени на устранение перекоса для этой группы составных частей.
3. Для транспортных средств, которые в своей конструкции не имеют поперечины переднего моста, передней подвески, значение столбца 5 необходимо увеличить в 1,9 раза.
4. Норма времени на устранение перекоса средней секции приведены на один проем.
5. Составные части, которые образуют место для установления фары, рассматриваются как одна составная часть.

Таблица 2. Нормы трудоемкости на устранение перекосов проемов и правки кузова и рамы грузовых транспортных средств и автобусов с полной массой свыше 3500 килограмм, прицепов, полуприцепов

Количество выправляемых элементов в секции	Составные части, образующие проемы кабины: окна переднего, капота (в случае капотной схемы кабины), дверей (количество составных частей измеряется на один проем)	Норма времени на устранение перекоса, нормо-часы	Составные части, образующие геометрию основы кабины	Норма времени на устранение перекоса, нормо-часы	Величина деформации – смещение (отклонение) линейных размеров, (миллиметры)	Норма времени на устранение боковой деформации (сгиба), нормо-часы	Норма времени на устранение вертикальной деформации (сгиба), нормо-часов	Норма времени на устранение диагональной деформации (смещения), нормо-часы	Норма времени на устранение деформации кручения, нормо-часы	Количество элементов, подлежащих правке	Норма времени на правку, нормо-часы								
											каркаса передка (включая устранение перекоса окна переднего)	каркаса крыши (включая устранение перекоса отверстия люка)	каркаса боковины (включая устранение перекоса проема дверей)	основы кузова	каркаса задка (включая устранение перекоса окна задка)				
кабина				рама (для коробчатой конструкции балки)					каркас кузова автобуса										
1	Стойки; поперечины;	2,0	Лонжероны, поперечины каркаса днища; днище кабины	4,5	Меньше 50	12,0	12,0	14,0	18,0	1	5,0	5,2	4,0	5,6	3,9				
2	лонжероны; панели;	3,9		6,9						2	8,0	8,3	6,4	9,0	6,2				
3	боковины;	4,9		8,8						3	12,8	13,3	10,2	14,3	10,0				
4	перегородка моторного отсека (щит	5,4		10,5	50 – 100 (включительно)					20,0	20,0	23,0	30,0	4	20,5	21,3	16,3	22,9	16,0
5				12,5										5	32,8	34,1	26,2	36,7	25,6

6	передка); элементы			14,9						6	52,5	54,6	41,9	58,7	40,9
7	каркаса	и			Больше 100	28,0	28,0	29,0	40,0	7	68,3	70,9	54,5	76,3	53,2
8	крыши									8		99,2	70,8	99,2	
9	тому									9		119,9	92,0	129, 0	
	подобное														

Примечания.

1. Для конструкции балки рамы в виде швеллера, приведенные значения необходимо уменьшить на 10%.
2. Элементы каркаса передка кузова автобуса: углы передка (нижние, верхние, центральные), щит передка, профили, пояса передка (подоконные, средние, боковые), стойки передка боковые, центральные и тому подобное.
3. Элементы каркаса боковины кузова автобуса: стойки боковины, углы проема дверей, порожек дверей, шпангоуты, рамы окна (нижние, верхние), пояса крыши (боковые, задние), дуги крыши и тому подобное.
4. Элементы основы кузова автобуса: лонжероны днища, поперечины днища, профили и тому подобное.
5. Элементы каркаса задка кузова автобуса: углы задка, профили, углы проема дверей, порожек дверей, стойки и тому подобное.

Таблица 3. Трудоемкость восстановительного ремонта панелей несущих (металлических) остова кузова автомобилей легковых, грузовых и грузопассажирских, изготовленных на базе легковых, с полной массой не более 3500 килограмм

Панели несущие остова кузова		Примерный перечень составных частей: полка задка; щит передка; панель боковины внутренняя, внутренние усилители, соединители боковины; панель боковая передка; брызговик крыла переднего; панель днища салона или днища заднего; арка заднего колеса – внешняя или внутренняя; коробка воздухопритока, надставка щитка передка					
Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы	Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы	Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы	Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы
1	2	3	4	5	6	7	8
0–1 включительно (далее – вкл.)	0,4	13–14 вкл.	2,7	26–27 вкл.	4,0	39–40 вкл.	5,3
1–2 вкл.	1,1	14–15 вкл.	2,8	27–28 вкл.	4,1	40–41 вкл.	5,4
2–3 вкл.	1,5	15–16 вкл.	2,9	28–29 вкл.	4,2	41–42 вкл.	5,4
3–4 вкл.	1,7	16–17 вкл.	3,0	29–30 вкл.	4,3	42–43 вкл.	5,5
4–5 вкл.	1,8	17–18 вкл.	3,1	30–31 вкл.	4,4	43–44 вкл.	5,5
5–6 вкл.	1,9	18–19 вкл.	3,2	31–32 вкл.	4,5	44–45 вкл.	5,6
6–7 вкл.	2,0	19–20 вкл.	3,3	32–33 вкл.	4,6	45–46 вкл.	5,6
7–8 вкл.	2,1	20–21 вкл.	3,4	33–34 вкл.	4,7	46–47 вкл.	5,7
8–9 вкл.	2,2	21–22 вкл.	3,5	34–35 вкл.	4,8	47–48 вкл.	5,7
9–10 вкл.	2,3	22–23 вкл.	3,6	35–36 вкл.	4,9	48–49 вкл.	5,7
10–11 вкл.	2,4	23–24 вкл.	3,7	36–37 вкл.	5,0	49–50 вкл.	5,8
11–12 вкл.	2,5	24–25 вкл.	3,8	37–38 вкл.	5,1		
12–13 вкл.	2,6	25–26 вкл.	3,9	38–39 вкл.	5,2		
Дополнительная трудоемкость ремонта, нормо-часы		0,9 – если повреждение расположено в месте сварочного соединения; 0,9 – если повреждение расположено на геометрически сложной поверхности переменной кривизны; 1,5 – если поверхность повреждения имеет залом, гофры или складки с острыми углами; 1,5 – если доступ к повреждению затруднен; 1,5 – если повреждение расположено на составной части, образующей в соединении с другими кузовными составными частями коробчатую конструкцию					

Примечание. Если размер повреждения превышает 50 квадратных дециметров, значение оценочной трудоемкости увеличивается на 0,1 нормо-час за каждые следующие 3 квадратных дециметров.

Таблица 4. Трудоемкость восстановительного ремонта крыла переднего (металлического) автомобилей легковых, грузовых и грузопассажирских, изготовленных на базы легковых, с полной массой не более 3500 килограмм

Крыло переднее					
Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы	Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы	Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы
0–1 вкл.	0,4	10–11 вкл.	2,5	20–21 вкл.	3,5
1–2 вкл.	0,8	11–12 вкл.	2,6	21–22 вкл.	3,6
2–3 вкл.	1,1	12–13 вкл.	2,7	22–23 вкл.	3,7
3–4 вкл.	1,3	13–14 вкл.	2,8	23–24 вкл.	3,8
4–5 вкл.	1,6	14–15 вкл.	2,9	24–25 вкл.	3,9
5–6 вкл.	2,0	15–16 вкл.	3,0	25–26 вкл.	4,0
6–7 вкл.	2,1	16–17 вкл.	3,1	26–27 вкл.	4,1
7–8 вкл.	2,2	17–18 вкл.	3,2	27–28 вкл.	4,2
8–9 вкл.	2,3	18–19 вкл.	3,3	28–29 вкл.	4,3
9–10 вкл.	2,4	19–20 вкл.	3,4	29–30 вкл.	4,4
Дополнительная трудоемкость ремонта, нормо-часы	0,9 – если поверхность повреждения имеет залом, гофры или складки с острыми углами; 1,2 – если повреждение расположено на геометрически сложной поверхности переменной кривизны; 0,7 – если доступ к повреждению затруднен; 1,2 – если повреждение расположено в месте соединения с другой составной частью, а граница соединения имеет сложную геометрическую форму				

Примечание. Если размер повреждения превышает 30 квадратных дециметров, значение оценочной трудоемкости увеличивается на 0,1 нормо-час за каждый следующий 1 квадратный дециметр.

Таблица 5. Трудоемкость восстановительного ремонта поперечин, не имеющих коробчатой конструкции, автомобилей легковых, грузовых и грузопассажирских, изготовленных на базе легковых, с полной массой не более 3500 килограмм

Поперечины, не имеющие коробчатой конструкции		Примерный перечень составных частей: поперечины: крыши, рамки радиатора верхней; стойки рамки радиатора, панель рамы окна переднего, заднего окна (нижняя, верхняя части), усилители бампера – передний, задний (если их конструкция не коробчатая)
Размер повреждения, погонный сантиметр	Трудоемкость, нормо-часы	Дополнительная трудоемкость ремонта, нормо-часы
0 – 10 вкл.	0,5	0,5 – если повреждение расположено в месте сварочного соединения; 1,5 – если повреждение расположено на геометрически сложной поверхности переменной кривизны; 1,0 – если доступ к повреждению затруднен; 0,5 – если поверхность повреждения имеет залом, гофры или складки с острыми углами
10 – 20 вкл.	0,8	
20 – 30 вкл.	1,1	
30 – 40 вкл.	1,5	
40 – 50 вкл.	2,0	

Примечание. Если размер повреждения превышает 50 погонных сантиметров, значение оценочной трудоемкости увеличивается на 0,4 нормо-часа за каждые следующие 10 погонных сантиметров.

Таблица 6. Трудоемкость восстановительного ремонта оперения и внешних панелей (металлических) остова (каркаса) кузова автомобилей легковых, грузовых и грузопассажирских, изготовленных на базе легковых, с полной массой не более 3500 килограмм, транспортных средств категории М2 и М3 классов А и В

Оперение и внешние панели остова (каркаса) кузова.		Примерный перечень составных частей: панель крыши, панель крыши боковая; панель боковины задняя наружная (крыло заднее); панель передняя; двери передние или задние, двери задка; крышка багажника; капот; панели боковины транспортных средств категории М2 и М3 классов А и В; панель задняя			
Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы	Дополнительная трудоемкость ремонта, если поверхность повреждения имеет залом, гофры или складки с острыми углами, нормо-часы	Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы	Дополнительная трудоемкость ремонта, если поверхность повреждения имеет залом, гофры или складки с острыми углами, нормо-часы
0–1 вкл.	0,5	0,4	25–26 вкл.	5,8	1,4
1–2 вкл.	1,0	0,4	26–27 вкл.	6,0	1,5
2–3 вкл.	1,2	0,4	27–28 вкл.	6,2	1,5
3–4 вкл.	1,4	0,4	28–29 вкл.	6,4	1,6
4–5 вкл.	1,6	0,5	29–30 вкл.	6,6	1,6
5–6 вкл.	1,8	0,5	30–31 вкл.	6,8	1,7
6–7 вкл.	2,0	0,5	31–32 вкл.	7,0	1,7
7–8 вкл.	2,2	0,5	32–33 вкл.	7,2	1,8
8–9 вкл.	2,4	0,6	33–34 вкл.	7,4	1,8
9–10 вкл.	2,6	0,6	34–35 вкл.	7,5	1,9
10–11 вкл.	2,8	0,6	35–36 вкл.	7,6	1,9
11–12 вкл.	3,0	0,7	36–37 вкл.	7,7	2,0
12–13 вкл.	3,2	0,7	37–38 вкл.	7,8	2,0
13–14 вкл.	3,4	0,8	38–39 вкл.	7,9	2,3
14–15 вкл.	3,6	0,8	39–40 вкл.	8,0	2,6
15–16 вкл.	3,8	0,9	40–41 вкл.	8,1	2,9
16–17 вкл.	4,0	0,9	41–42 вкл.	8,2	3,1
17–18 вкл.	4,2	1,0	42–43 вкл.	8,3	3,4
18–19 вкл.	4,4	1,0	43–44 вкл.	8,4	3,7
19–20 вкл.	4,6	1,1	44–45 вкл.	8,5	4,0
20–21 вкл.	4,8	1,1	45–46 вкл.	8,6	4,2
21–22 вкл.	5,0	1,2	46–47 вкл.	8,7	4,4
22–23 вкл.	5,2	1,3	47–48 вкл.	8,8	4,6
23–24 вкл.	5,4	1,3	48–49 вкл.	8,9	4,8
24–25 вкл.	5,6	1,4	49–50 вкл.	9,0	5,0

Дополнительная трудоемкость ремонта, нормо-часы	1,0 – если повреждение расположено в месте сварочного соединения; 1,2 – если повреждение расположено на геометрически сложной поверхности переменной кривизны; 1,5 – если доступ к повреждению затруднен; 1,5 – в случае повреждения составной части, изготовленной из алюминиевого сплава
---	---

Примечание. Если размер повреждения превышает 50 квадратных дециметров, значение оценочной трудоемкости увеличивается на 0,1 нормо-часа, а дополнительной трудоемкости – на 0,2 нормо-часа за каждый следующий 1 квадратный дециметр.

Таблица 7. Трудоемкость восстановительного ремонта металлоёмких составных частей автомобилей грузовых с полной массой более 3500 килограмм, автобусов

Примерный перечень составных частей: бампер передний, задний; усилитель бампера переднего, заднего; подножки, ступенька		
Размер повреждения, погонный сантиметр	Трудоемкость, нормо-часы	Дополнительная трудоемкость ремонта, нормо-часы
0–10 вкл.	0,5	1,0 – если повреждение расположено на составной части, изготовленной из стали толщиной 1,5–2,0 миллиметра; 1,5 – если повреждение расположено на составной части, изготовленной из стали толщиной более 2,0 миллиметра; 2,5 – если поверхность повреждения имеет залом, гофры или складки с острыми углами; 1,5 – если максимальный линейный размер поперечного сечения составной части в месте повреждения больше 100 миллиметров; 2,0 – в случае устранения повреждения составной части из алюминиевого сплава
10–20 вкл.	1,2	
20–30 вкл.	1,6	
30–40 вкл.	2,0	
40–50 вкл.	2,4	
50–60 вкл.	2,8	
60–70 вкл.	3,2	
70–80 вкл.	4,0	
80–90 вкл.	5,0	

Примечание. Если размер повреждения превышает 90 погонных сантиметров, значение оценочной трудоемкости увеличивается на 1 нормо-час за каждые следующие 10 погонных сантиметров.

Таблица 8. Трудоемкость восстановительного ремонта составных частей рамной конструкции (металлических) автомобилей легковых, грузовых, автобусов, прицепов, полуприцепов

Составные части рамной конструкции.		Примерный перечень составных частей: лонжероны рамы; поперечины рамы; косяки, раскосы рамы
Размер повреждения, погонный сантиметр	Трудоемкость, нормо-часы	Дополнительная трудоемкость ремонта, нормо-часы
0–10 вкл.	2,0	2,5 – если повреждение расположено на составной части, изготовленной из стали толщиной 1,5–2,0 миллиметра; 3,5 – если повреждение расположено на составной части, изготовленной из стали толщиной больше 2,0 миллиметра; 2,0 – если максимальный линейный размер поперечного сечения составной части в месте повреждения больше 150 миллиметров; 2,0 – в случае устранения повреждения составной части из алюминиевого сплава
10–20 вкл.	3,0	
20–30 вкл.	4,0	
30–40 вкл.	5,0	
40–50 вкл.	6,0	
50–60 вкл.	7,0	
60–70 вкл.	8,0	
70–80 вкл.	9,0	
80–90 вкл.	11,0	

Примечание. Если размер повреждения превышает 90 погонных сантиметров значение оценочной трудоемкости увеличивается на 2 нормо-часа за каждые следующие 10 погонных сантиметров.

Таблица 9. Трудоемкость восстановительного ремонта элементов жесткости кузова автомобилей грузовых, автобусов, прицепов, полуприцепов, кроме приведенных в таблице 8

Элементы жесткости кузова.	Примерный перечень составных частей: вертикальные, поперечные, продольные и раскосые профильные элементы сварного каркаса кузова автобуса, его ферм; продольные и поперечные балки днища кузовов, стойки бортов прицепного состава и грузовых автомобилей; металлические борта, днища грузовых автомобилей и прицепного состава		
Размер повреждения, погонный сантиметр	Трудоемкость, нормо-часы	Дополнительная трудоемкость ремонта на одно повреждение в виде сгиба составной части, нормо-часы	
		из стали	из алюминиевого сплава
0–10 вкл.	0,5	1,2	2,0
10–20 вкл.	1,0	1,4	2,3
20–30 вкл.	1,7	1,6	2,5
30–40 вкл.	2,1	1,8	2,7
40–50 вкл.	2,5	2,0	3,0
50–60 вкл.	3,0	2,3	3,3
60–70 вкл.	3,5	2,5	3,5
70–80 вкл.	4,0	2,7	3,7
80–90 вкл.	4,5	2,9	4,0
90–100 вкл.	5,0	3,1	4,3
100–110 вкл.	5,5	3,6	4,6
110–120 вкл.	6,0	4,1	4,9
120–130 вкл.	6,5	4,6	5,5
130–140 вкл.	7,0	5,0	6,0
140–150 вкл.	7,0	6,0	7,0

Примечание. Если размер повреждения превышает 150 погонных сантиметров, значение оценочной трудоемкости увеличивается на 0,5 нормо-часа, а дополнительной трудоемкости – на 1 нормо-час за каждые следующие 10 погонных сантиметров.

Таблица 10. Трудоемкость восстановительного ремонта поперечин, имеющих коробчатую конструкцию, автомобилей легковых, грузовых и грузопассажирских, изготовленных на базы легковых, с полной массой не более 3500 килограмм

Поперечины, продольные и поперечные балки, имеющие коробчатую конструкцию.	Примерный перечень составных частей: лонжероны передние в сборе с усилителем; лонжероны днища кузова – передние, средние, задние, поперечины днища; балки основы, каркаса днища кузова – продольные или поперечные; усилитель бампера – передний, задний (если их конструкция коробчатая)	
Размер повреждения, погонный сантиметр	Трудоемкость, нормо-часы	Дополнительная трудоемкость ремонта, нормо-часы
0–10 вкл.	3,0	1,0 – если максимальный линейный размер поперечного сечения составной части в месте повреждения 50-100 миллиметров; 2,0 – если максимальный линейный размер поперечного сечения составной в месте повреждения больше 100 миллиметров; 2,0 – если поверхность повреждения имеет залом, гофры или складки с острыми углами; 1,0 – если повреждение расположено на составной части, изготовленной из стали толщиной больше 1,0 миллиметра; 0,7 – в случае устранения повреждения составной части из алюминиевого сплава без применения нагрева; 1,0 – в случае устранения повреждения составной части из алюминиевого сплава с применением нагрева
10–20 вкл.	4,0	
20–30 вкл.	5,0	
30–40 вкл.	5,5	
40–50 вкл.	6,0	

Примечание. Если размер повреждения превышает 50 погонных сантиметров, значение оценочной трудоемкости увеличивается на 0,5 нормо-часа за каждые следующие 10 погонных сантиметров.

Таблица 11. Трудоемкость восстановительного ремонта оперения и панелей кабины, каркаса кузова (металлических) автомобилей грузовых с полной массой более 3500 килограмм, автобусов с количеством мест для сидения больше 19 с водителем

Оперение, панели кабины и каркаса кузова	Примерный перечень составных частей: панели крыши; панели боковины – угловые панели кузовов фургонов, автобусов; панели – передняя, задняя; двери; панели крышек мотоотсека, багажных отделений, инструментальных отсеков; капот; расширитель крыла, арки; щит передка; панель боковая передка; крылья передние, арка колес; поперечные панели каркаса основы автобусов; панель днища				
	Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы	Дополнительная трудоемкость, если поверхность повреждения имеет залом, гофры или складки с острыми углами, нормо-часы	Площадь повреждения, квадратный дециметр	Трудоемкость, нормо-часы
1	2	3	4	5	6
0–1 вкл.	0,5	0,3	25–26 вкл.	7,4	2,2
1–2 вкл.	0,9	0,6	26–27 вкл.	8,4	2,2
2–3 вкл.	1,1	0,9	27–28 вкл.	9,4	2,2
3–4 вкл.	1,3	1,2	28–29 вкл.	10,4	2,2
4–5 вкл.	1,5	1,2	29–30 вкл.	11,8	2,4
5–6 вкл.	1,7	1,2	30–31 вкл.	13,2	2,4
6–7 вкл.	1,9	1,2	31–32 вкл.	13,5	2,4
7–8 вкл.	2,1	1,3	32–33 вкл.	13,6	2,4
8–9 вкл.	2,3	1,3	33–34 вкл.	13,7	2,6
9–10 вкл.	2,5	1,3	34–35 вкл.	13,8	2,6
10–11 вкл.	2,7	1,3	35–36 вкл.	13,9	2,6
11–12 вкл.	2,9	1,4	36–37 вкл.	14,0	2,6
12–13 вкл.	3,1	1,4	37–38 вкл.	14,1	2,8
13–14 вкл.	3,3	1,4	38–39 вкл.	14,2	2,8
14–15 вкл.	3,5	1,4	39–40 вкл.	14,3	2,8
15–16 вкл.	3,7	1,6	40–41 вкл.	14,4	2,8
16–17 вкл.	3,9	1,6	41–42 вкл.	14,5	2,8
17–18 вкл.	4,1	1,6	42–43 вкл.	14,6	3,0
18–19 вкл.	4,3	1,8	43–44 вкл.	14,7	3,0
19–20 вкл.	4,5	1,8	44–45 вкл.	14,8	3,0
20–21 вкл.	4,7	1,8	45–46 вкл.	14,9	3,0
21–22 вкл.	5,1	2,0	46–47 вкл.	15,0	3,0
22–23 вкл.	5,5	2,0	47–48 вкл.	15,1	3,0
23–24 вкл.	5,9	2,0	48–49 вкл.	15,2	3,0
24–25 вкл.	6,4	2,0	49–50 вкл.	15,3	3,0
Дополнительная	0,5 – если повреждение расположено в месте сварочного соединения; 0,9 – если повреждение расположено на геометрически сложной поверхности переменной кривизны;				

трудоемкость ремонта, нормо-часы	1,0 – если доступ к повреждению затруднен; 1,0 – если повреждение расположено на составной части, принадлежащей к несущей части кузова; 1,0 – если повреждение расположено в месте соединения с другой составной частью, а граница соединения имеет сложную геометрическую форму; 0,6 – если повреждение расположено на составной части, изготовленной из стали толщиной больше 1,0 миллиметра; 0,9 – в случае устранения повреждения с применением нагрева составной части из алюминиевого сплава
--	--

Примечание. Если размер повреждения превышает 50 квадратных дециметров, значение оценочной трудоемкости увеличивается на 0,1 нормо-час за каждый следующий 1 квадратный дециметр, а дополнительной трудоемкости – на 0,2 нормо-часа за каждые следующие 7 квадратных дециметров.

Таблица 12. Трудоемкость восстановительного ремонта мелких составных, выполненных из металла (кроме алюминиевого сплава) и не вошедших в таблицы 3–11, легковых, грузовых автомобилей, автобусов, прицепов, полуприцепов, а также мототехники

Размер повреждения, погонный сантиметр	Трудоемкость ремонта, нормо-часы	Дополнительная трудоемкость ремонта, нормо-часы
<p>Примерный перечень составных частей, выполненных из металла, кроме изготовленных из алюминиевого сплава, легковых, грузовых автомобилей, автобусов, прицепов, полуприцепов: защитная пластина картера двигателя, щиток грязезащитный с кронштейном, брызговик двигателя, поперечина крепления панели приборов, косынка – соединитель лонжерона с днищем, государственный номерной знак, другие похожие составные части при условии их изготовления из листового металла, катаного металлического прута диаметром поперечного сечения не больше 20 миллиметров, трубы круглой металлической тонкостенной диаметром поперечного сечения не больше 60 миллиметров, профиля, изготовленного из металла толщиной не больше 3 миллиметров, а наибольшая грань в поперечном сечении составляет не больше 60 миллиметров.</p> <p>Примерный перечень составных частей мототехники, выполненных из металла, кроме изготовленных из алюминиевого сплава: облицовочная накладка выхлопной трубы, облицовка передняя, задняя (металлические) и ее крепление, держатель стекла окна переднего, номерного знака, трубы выпускной, металлическая часть багажника, опора для ноги, стояночная опора, крепление аккумуляторной батареи, фары, фонаря, щиток грязезащитный (передний, задний), ручка заднего сидения, боковая подножка, боковина коляски, днище коляски, защитный щиток цепи</p>		
0–10 вкл.	0,1	<p>0,8 – если повреждение расположено на геометрически сложной поверхности переменной кривизны; 1,5 – если повреждение расположено на составной части, изготовленной со стали толщиной больше 3,0 миллиметров.</p>
10–20 вкл.	0,2	
20–30 вкл.	0,2	
30–40 вкл.	0,2	
40–50 вкл.	0,2	
50–60 вкл.	0,3	
60–70 вкл.	0,3	
70–80 вкл.	0,3	
80–90 вкл.	0,3	