

Источник публикации
Москва, "Прайс-Н", 2010

Примечание к документу

Минюстом РФ отказано в регистрации первоначального издания данного документа (Письмо Минюста РФ от 27.11.2002 N 07/11150-ЮД). Другие издания данного документа включены в информационный банк отдельными документами.

Название документа

"РД 37.009.015-98. Методическое руководство по определению стоимости
автомобилей с учетом естественного износа и технического состояния на
момент предъявления"
(Издание восьмое, переработанное и дополненное)

**МЕТОДИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО
ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ СТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЕЙ
С УЧЕТОМ ЕСТЕСТВЕННОГО ИЗНОСА И ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ
НА МОМЕНТ ПРЕДЪЯВЛЕНИЯ**

(РД 37.009.015-98)

(Издание восьмое, переработанное и дополненное)

Методическое руководство предназначено для использования:

- в оценочной деятельности;
- при проведении независимой технической экспертизы в рамках ОСГО;
- при подготовке, профессиональной переподготовке, повышении квалификации оценщиков и экспертов-техников.

Настоящее руководство разработано в качестве дальнейшего развития "Методического руководства по определению стоимости автомобилей с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления РД 37.009.015-98", согласованного с Министерством юстиции Российской Федерации (письмо N 13-67 от 25.02.1998) и утвержденного Министерством экономики Российской Федерации 4 июня 1998 г.

Настоящее издание приведено в соответствие с:

- Федеральным законом "Об оценочной деятельности в РФ" от 29 июля 1998 г. N 135-ФЗ (в ред. Федеральных законов от 21.12.2001 N 178-ФЗ; от 21.03.2002 N 31-ФЗ; от 14.11.2002 N 143-ФЗ; от 10.01.2003 N 15-ФЗ; от 27.02.2003 N 29-ФЗ; от 27.07.2006 N 157-ФЗ; от 05.02.2007 N 13-ФЗ, от 13.07.2007 N 129-ФЗ, от 24.07.2007 N 220-ФЗ, от 30.06.2008 N 108-ФЗ, от 07.05.2009 N 91-ФЗ, от 17.07.2009 N 145-ФЗ, от 18.07.2009 N 181-ФЗ);

- Федеральными стандартами оценки ФСО N 1, ФСО N 2, ФСО N 3, утвержденными Приказами МЭРТ РФ от 20 июля 2007 г. N N 254, 255, 256 "Об утверждении федеральных стандартов оценки";

- Федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ (в ред. Федеральных законов от 23.06.2003 N 77-ФЗ, от 29.12.2004 N 199-ФЗ, от 21.07.2005 N 103-ФЗ, от 25.11.2006 N 192-ФЗ, от 30.12.2006 N 266-ФЗ, от 01.12.2007 N 306-ФЗ, от 23.07.2008 N 160-ФЗ, от 25.12.2008 N 281-ФЗ, от 30.12.2008 N 309-ФЗ, с изм., внесенными Федеральным законом от 24.12.2002 N 176-ФЗ, Постановлением Конституционного Суда РФ от 31.05.2005 N 6-П, Федеральным законом от 16.05.2008 N 73-ФЗ, от 1 февраля 2010 г. N 3-ФЗ);

- Постановлением Правительства РФ N 263 от 7 мая 2003 г. "Об утверждении Правил ОСГО владельцев транспортных средств";

- Постановлением Президиума Верховного Суда Российской Федерации от 10 августа 2005 г.;

- Решением Верховного Суда РФ от 24 июля 2007 г. N ГКПИ07-658 "О страховых выплатах при ДТП";

- Постановлением Правительства РФ N 361 от 24 мая 2010 г. "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств".

Методика разработана специалистами ФГУП "НАМИ", МГТУ "МАМИ", ООО "РАНЭ", ООО "Прайс-Н" при участии независимых специалистов.

ВВЕДЕНИЕ

Федеральный закон "Об оценочной деятельности в РФ", утвержденный 29 июля 1998 г., установил приоритет Стандартов оценки в оценочной деятельности. С этого момента Методикам была отведена роль способа расчета в рамках одного из подходов, и Законом было закреплено право выбора оценщиком методов оценки.

Настоящие методические рекомендации могут быть использованы:

- при оценке стоимости автотранспортных средств (далее - АМТС), включая поддержанные и аварийные;
- определение стоимости всех видов ремонта АМТС;
- определение размера материального ущерба;
- при проведении работ по автотехнической экспертизе АМТС;
- при решении вопроса о выплате страхового возмещения.

Методические рекомендации предназначены:

- субъектам оценочной и экспертной деятельности, в том числе занимающимся определением размера страхового возмещения;
- саморегулируемым организациям;
- учебным заведениям, занимающимся обучением оценщиков и экспертов;
- другим заинтересованным лицам.

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ АМТС И ИХ КОМПЛЕКТУЮЩИХ

Согласно п. 20 ФСО N 1, оценщик при проведении оценки обязан использовать затратный, сравнительный и доходный подходы к оценке или обосновать отказ от их использования. Ниже рассматривается применение этих подходов при определении рыночной стоимости АМТС, в том числе аварийных, а также не подлежащих восстановлению АМТС (годных остатков), и их комплектующих.

1.1. Определение стоимости сравнительным подходом.

Сравнительный подход позволяет получить наиболее достоверный результат, и поэтому он наиболее предпочтителен при определении рыночной стоимости объектов оценки, если они в достаточном количестве представлены на рынке.

При определении рыночной стоимости объекта оценки используется следующая информация:

- цены из справочно-аналитических изданий;
- цены с интернет-сайтов;
- аукционные цены;
- цены сделок купли-продажи.

Наиболее предпочтительной информацией, с точки зрения достоверности, являются цены сделок купли-продажи. Однако такая информация является малодоступной, поэтому, в основном, используется информация из справочно-аналитических изданий, прайс-листов, приведенная в сопоставимый вид при помощи поправок:

- на техническую сопоставимость;
- возраст;
- пробег;
- техническое состояние;
- износ;
- различие в комплектации;
- на различия в условиях продажи;
- на временную сопоставимость.

Поправка на техническую сопоставимость. Для определения рыночной стоимости объекта, котировочная стоимость корректируется, если параметры оцениваемого АМТС отличаются от среднестатистических значений для данной модели, с учетом физического износа, стоимости устранения незначительных аварийных повреждений, эксплуатационных дефектов, дополнительной утраты товарной стоимости:

$$C_t = C_{\text{кот}} \pm C_{\text{ком}} \pm C_{\text{об}} \pm C_{\text{проб}}, \quad (1.1)$$

где: C_t - рыночная стоимость АМТС, руб.;

$C_{\text{кот}}$ - котировочная стоимость аналогичного АМТС, руб.;

$C_{\text{ком}}$ - стоимость дополнительной комплектации, руб.;

$C_{\text{об}}$ - стоимость дополнительного оборудования, руб.;

$C_{\text{проб}}$ - корректировка стоимости по пробегу, руб. (определение величины корректировки стоимости АМТС, имеющего пробег за срок службы, отличный от среднего, подробно изложено далее в раздел $C_{\text{проб}}$ "Определение износа АМТС и их комплектующих").

Внесение поправок на различия в условиях продаж означает приведение цен всех найденных аналогов к единым коммерческим условиям продаж. Различают следующие виды поправок:

- на уторговывание;

- на сроки поставки;

- на условия платежа (авансовые платежи, платеж наличными, платеж в рассрочку, кредит, платеж в смешанной форме).

Поправка на временную сопоставимость. Величина поправки определяется с помощью индексов или трендов.

1.2. Определение стоимости затратным подходом.

В случае невозможности применения сравнительного подхода оценщик вправе воспользоваться затратным подходом. Затратный подход наиболее успешно используется при оценке стоимости объектов оценки, имеющих на региональном рынке незначительное число аналогов, например, переоборудованных, эксклюзивных, раритетных АМТС и их комплектующих. Кроме того, затратный подход успешно используется для корректировки стоимости объектов, имеющих незначительные повреждения (дефекты) или имеющих дополнительное оборудование или при отличии от базовой комплектации.

При использовании затратного подхода при оценке АМТС определяется стоимость воспроизводства или замещения АМТС. В первом случае речь идет об идентичных объектах, а во втором - об аналогичных.

Под стоимостью воспроизводства оцениваемых АМТС понимается сумма затрат в рыночных ценах, существующих на дату проведения оценки, на создание объекта, идентичного объекту оценки, с применением идентичных материалов и технологий, с учетом износа объекта оценки.

Стоимость замещения АМТС - стоимость приобретения аналогичного АМТС (сумма затрат на создание объекта, аналогичного объекту оценки), в рыночных ценах, существующих на дату проведения оценки, с учетом износа объекта оценки:

$$C_0 = Ц_{0a} \pm C_{\text{ком}} \pm C_{\text{об}} - C_{\text{из}}, \text{ руб. (1.2)}$$

где: C_0 - стоимость замещения нового объекта оценки, руб.;

$Ц_{0a}$ - стоимость аналогичного объекта, руб.;

$C_{\text{ком}}$ - стоимость дополнительной комплектации, руб.;

$C_{\text{об}}$ - стоимость дополнительного оборудования, руб.;

$C_{\text{из}}$ - утрата стоимости из-за износа, руб.

Для получения рыночной стоимости АМТС стоимость замещения корректируется с учетом физического износа, стоимости устранения незначительных аварийных повреждений, эксплуатационных дефектов, функционального износа и экономического устаревания, дополнительной утраты товарной стоимости:

$$C_t = Ц_{0a} \pm C_{\text{ком}} \pm C_{\text{об}} - C_n - C_{\text{авар}} - C_{\text{деф}} - C_{\text{физ}} - C_{\text{ф}} - C_{\text{э}}, \text{ (1.3)}$$

где: C_t - рыночная стоимость АМТС, руб.;

$Ц_{0a}$ - стоимость замещения нового аналогичного АМТС, руб.;

$C_{\text{ком}}$ - стоимость дополнительной комплектации, руб.;

$C_{\text{об}}$ - стоимость дополнительного оборудования, руб.;

C_n - снижение стоимости объекта оценки сразу после покупки, руб.;

$C_{\text{физ}}$ - утрата стоимости из-за естественного физического износа, руб.;

$C_{\text{авар}}$ - утрата стоимости из-за аварийного физического износа (повреждений), руб.;

$C_{\text{деф}}$ - стоимость устранения эксплуатационных дефектов (коррозия, нарушение ЛКП и т.п.), руб.;

$C_{\text{ф}}$ - потеря стоимости из-за функционального износа, руб.;

$C_{\text{э}}$ - потеря стоимости из-за экономического устаревания, руб.

1.2.1. Корректировка стоимости АМТС, оснащенных дополнительным оборудованием.

При наличии на объекте оценки дополнительного оборудования, приспособлений, не входящих в стандартную комплектацию, необходимо учесть стоимость установленного оборудования и затраты по его установке. Стоимость дополнительного оборудования, приспособлений рассчитывается с учетом их индивидуального износа.

1.2.2. Учет износа при определении стоимости.

Применительно к оценке объекта, износ (И) означает потерю стоимости объекта оценки. Ниже приведены способы расчета различных видов износа.

1.2.2.1. Учет аварийного физического износа.

Аварийный физический износ может быть незначительным и значительным и способы их расчета различны.

1.2.2.1.1. Учет незначительного аварийного физического износа.

Для определения стоимости объекта оценки с учетом незначительного аварийного физического износа (повреждения), когда повреждены только навесные детали (панели), без повреждения основных узлов, агрегатов АМТС, сначала определяют его стоимость в исправном состоянии (доаварийная стоимость), как правило, сравнительным подходом, а затем корректируют ее на величину затрат по устранению аварийных повреждений:

$$C_{\text{ав}} = C_{\text{да}} - C_{\text{рем}}, \text{ руб. (1.4)}$$

где: $C_{\text{ав}}$ - стоимость аварийного АМТС, руб.;

$C_{\text{да}}$ - доаварийная стоимость АМТС, руб.;

$C_{\text{рем}}$ - величина затрат на ремонт, руб.;

УТС - дополнительная утрата товарной стоимости, руб.

1.2.2.1.2. Учет значительного аварийного физического износа.

В случае значительного аварийного износа (повреждения) определение стоимости такого объекта изложено в разделе "Определение стоимости аварийных АМТС".

1.2.2.2. Учет естественного физического износа.

Стоимость объекта оценки в общем виде, как было показано ранее, определяется по формуле (1.3).

В простейшем случае, когда объект оценки не имеет дополнительного оборудования и не имеет отклонений по комплектации по сравнению с новым аналогичным, а также отсутствуют аварийные дефекты и признаки функционального и экономического устаревания, то есть справедливы равенства:

$$C_{\text{об}} = C_{\text{ком}} = C_{\text{деф}} = C_{\text{ф}} = C_{\text{н}} = C_{\text{э}} = 0 \text{ (1.5)}$$

и, следовательно, на изменение стоимости объекта оценки оказывают влияние только его естественный физический износ ($I_{\text{физ}}$) и при этом не выявлено замен дорогостоящих комплектующих изделий, то формула (1.3 $I_{\text{физ}}$) примет вид:

$$C_{\text{т}} = Ц_{0а} - C_{\text{физ}}, \text{ руб. (1.6)}$$

Учитывая, что:

$$C_{\text{физ}} = C_{0a} - I_{\text{физ}}, \text{ руб. (1.7)}$$

после подстановки выражения (1.7) в формулу (1.6) получаем:

$$C_t = C_{0a} - C_{0a} \times I_{\text{физ}}, \text{ руб. (1.8)}$$

или:

$$C_t = C_{0a} \times (1 - I_{\text{физ}}), \text{ руб. (1.9)}$$

Введем понятие коэффициент физического износа ($K_{\text{физ}}$):

$$K_{\text{физ}} = (1 - I_{\text{физ}}), \text{ руб. (1.10)}$$

после подстановки выражения (1.10) в формулу (1.9) получаем:

$$C_t = C_{0a} \times K_{\text{физ}}, \text{ руб. (1.11)}$$

При оценке АМТС, находящегося в удовлетворительном состоянии по внешнему виду и эксплуатационным характеристикам, но достигшего расчетного износа 60% и более, последний может быть снижен до уровня 50%, но не ниже, за исключением случая замены кузова на оцениваемом автомобиле. При этом оценщик должен обосновать снижение износа ссылкой на проведенный ремонт, замену агрегатов, сохранение внешнего вида и основных эксплуатационных характеристик.

1.2.2.3. Учет функционального износа и экономического устаревания.

Объект оценки может быть уценен по признаку функционального и экономического устаревания. При принятии решения о величине снижения стоимости объекта оценки необходимо учитывать реальные цены на аналогичные объекты на рынке.

1.2.3. Влияние ремонта на износ и стоимость АМТС

Стоимость АМТС после ремонта возрастает на величину добавленной стоимости, которая исчисляется как суммарная стоимость установленных во время ремонта на АМТС запчастей и использованных при ремонте основных материалов за вычетом стоимости замененных комплектующих (агрегатов, узлов, деталей) и основных материалов с учетом их износа по формуле:

$$C_{\text{доб}} = (C_{\text{зч}} + C_{\text{мо}}) - (C_{\text{к}} + C_{\text{мо}}) \times I_{\text{физ}}, \text{ руб. (1.12)}$$

Или, учитывая, что $C_{\text{зч}} = C_{\text{к}}$, получим:

$$C_{\text{доб}} = (C_{\text{зч}} + C_{\text{мо}}) \times (1 - I_{\text{физ}}), \text{ руб. (1.13)}$$

где: $C_{\text{доб}}$ - добавленная стоимость, руб.;

$C_{\text{зч}}$ - стоимость установленных во время ремонта на АМТС запчастей, руб.;

$C_{\text{к}}$ - стоимость замененных во время ремонта комплектующих (агрегатов, узлов, деталей), руб.;

$C_{\text{мо}}$ - стоимость использованных при ремонте основных материалов, руб.; т.к.

$(1 - I_{\text{физ}}) = K_{\text{физ}}$, то формула (1.13) примет вид:

$$C_{\text{доб}} = (C_{\text{зч}} + C_{\text{мо}}) \times K_{\text{физ}} \text{ (1.14)}$$

Очевидно, что после ремонта АМТС уменьшится его износ (I) на величину ($I_{\text{рем}}$), пропорциональную добавленной стоимости, т.е.:

$$I = I_{\text{да}} - I_{\text{рем}}, \quad (1.15)$$

где: $I_{\text{да}}$ - величина износа АМТС до ремонта, проценты;

$I_{\text{рем}}$ - размер снижения износа АМТС в результате его ремонта, проценты.

В свою очередь:

$$I_{\text{рем}} = C_{\text{доб}} / C_{\text{да}}, \quad (1.16)$$

где: $C_{\text{доб}}$ - добавленная стоимость, руб.;

$C_{\text{да}}$ - стоимость АМТС до ремонта, руб.;

Окончательно:

$$I = I_{\text{да}} - C_{\text{доб}} / C_{\text{да}} \quad (1.17)$$

1.2.4. Предельное значение снижения стоимости за счет износа.

Расчетная стоимость объекта оценки с учетом всех перечисленных выше видов износа (физического, функционального и экономического) не должна быть меньше стоимости его годных остатков.

Кроме того, согласно п. 2.2 статьи 12 Закона "Об ОСГО", величина износа комплектующих изделий АМТС (деталей улов и агрегатов), учитываемая при расчете убытков, возмещаемых страхователем в рамках ОСГО, не может превышать 80 процентов.

1.3. Определение стоимости доходным подходом.

Доходный подход в основном используется для оценки предприятий, производственных комплексов и других объектов бизнеса. Очевидно, что при определении рыночной стоимости серийных АМТС доходный подход не применим, так как степень эффективности (доходности) их использования не отражается на стоимости АМТС.

Доходный подход обязательно используется при оценке стоимости вновь конструируемых (проектируемых) АМТС.

1.4. Определение итоговой величины стоимости.

Согласно п. 24 ФСО N 1, "Оценщик для получения итоговой стоимости объекта оценки осуществляет согласование (обобщение) результатов расчета стоимости объекта оценки при использовании различных подходов к оценке и методов оценки.

Если в рамках применения какого-либо подхода оценщиком использовано более одного метода оценки, результаты применения методов оценки должны быть согласованы с целью определения стоимости объекта оценки, установленной в результате применения подхода.

При согласовании результатов расчета стоимости объекта оценки должны учитываться вид стоимости, установленной в задании на оценку, а также суждения оценщика о качестве результатов, полученных в рамках примененных подходов.

Выбранный оценщиком способ согласования, а также все сделанные оценщиком при осуществлении согласования результаты суждения, допущения и использованная информация должны быть обоснованы. В случае применения для согласования процедуры взвешивания оценщик должен обосновать выбор использованных весов".

Согласно п. 26 ФСО N 1, "Итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с объектами оценки, если с даты составления отчета об оценке до даты совершения сделки с объектом оценки или даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев".

Согласно п. 27 ФСО N 1, "Итоговая величина стоимости должна быть выражена в валюте Российской Федерации (в рублях)".

1.5. Определение стоимости аварийных АМТС (годных остатков), реализуемых целиком без разборки.

При определении рыночной стоимости аварийных АМТС, имеющих существенные повреждения, в том числе АМТС, не подлежащих восстановлению, применяется сравнительный подход. Процедура применения сравнительного подхода подробно изложена в разделе "Определение стоимости АМТС сравнительным подходом".

В случае отсутствия возможности или экономической нецелесообразности реализации аварийного АМТС целиком определяется стоимость его годных к реализации деталей и утилизационных остатков.

1.6. Определение стоимости аварийных АМТС (годных остатков), реализуемых в виде отдельных деталей и утилизационных остатков.

Аварийное АМТС, в котором остались работоспособные комплектующие (агрегаты, узлы, детали), можно разобрать и после диагностики и дефектовки реализовать все пригодное для дальнейшего использования на рынке подержанных запчастей. В этом случае стоимость годных остатков можно определить по формуле:

$$C_{л} = C_{лз} + C_{у} - Z_{п} - Z_{т} - Z_{у}, \text{ руб. (1.18)}$$

где: $C_{л}$ - стоимость годных остатков, руб.;

$C_{лз}$ - стоимость работоспособных комплектующих (агрегаты, узлы, детали) на рынке подержанных запчастей, руб.;

$C_{у}$ - стоимость утилизационных остатков, руб.;

$Z_{п}$ - предпродажные затраты (транспортировка, разборка, дефектовка и т.п.), руб.;

$Z_{т}$ - торговые издержки, руб.;

$Z_{у}$ - затраты, связанные с утилизацией нереализованных остатков АМТС, руб.

Более подробно определение стоимости аварийных АМТС, реализуемых в виде отдельных деталей и утилизационных остатков, изложено в Методическом руководстве "Исследование АМТС в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки", разработанного сотрудниками РФЦСЭ в 2008 г., выдержка из которого, касающаяся расчета годных остатков, приведена в Приложении 2 "Методические положения по расчету стоимости годных остатков".

Примечание 1. Годные импортные запчасти, снятые с АМТС и предназначенные к реализации, как правило, должны иметь износ не более 60% и срок службы не более 15 лет. Для импортных запчастей срок службы которых превышает 15 лет или износ которых превышает 60%, как правило, учитывается стоимость только утилизационных остатков.

Примечание 2. Годные отечественные запчасти, снятые с АМТС и предназначенные к реализации, как правило, должны иметь износ не более 60% и срок службы не более 7 лет. Для отечественных запчастей, срок службы которых более 7 лет или износ которых превышает 60%, как правило, учитывается стоимость только утилизационных остатков.

Стоимость годных комплектующих (агрегаты, узлы, детали), утилизационных остатков, предпродажные затраты, торговые издержки, затраты, связанные с утилизацией АМТС, определяются, исходя из сложившихся в регионе рыночных цен.

1.7. Перечень нормативных документов, использованных в разделе.

При написании данного раздела были использованы следующие нормативные акты:

- "Методические рекомендации по определению рыночной стоимости земельных участков", Минимущество РФ, 6 марта 2002 г., N 568-р;

- Приказ Минэкономразвития России от 20 июля 2007 г. N 256 г. Москва "Об утверждении федерального стандарта оценки "Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО N 1)".

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ РЕМОНТА, МАТЕРИАЛЬНОГО УЩЕРБА, ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАСХОДОВ

2.1. Восстановительный ремонт.

Здесь и далее под восстановительным ремонтом (далее по тексту - ремонтом) понимается исправление повреждений, полученных АМТС в результате аварии, происшествия, эксплуатации, длительного хранения, с целью восстановления утраченных технических характеристик АМТС до состояния:

- в котором оно находилось до наступления страхового случая (аварии, происшествия);
- предусмотренного договором с заказчиком;
- соответствующего нормативным требованиям (ТУ) завода-изготовителя.

2.2. Стоимость ремонта.

При определении стоимости ремонта, а также всех видов затрат, необходимых для ремонта, мы должны исходить из их минимизации при сохранении необходимого качества ремонта.

Стоимость ремонта, отнесенная Постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 10.08.2005 к реальному ущербу, - рыночная стоимость услуги, включающая следующие затраты, необходимые для ремонта:

- расходы на материалы;
- расходы на запасные части;
- расходы на оплату работ по ремонту, включающие стоимость трудовых затрат и накладных расходов, непосредственно связанных с ремонтом (суммарная стоимость нормо-часов).

Величину затрат на ремонт АМТС можно выразить в виде формулы:

$$C_{\text{рем}} = C_{\text{раб}} + C_{\text{м}} + C_{\text{зч}}, \text{ руб. (2.1)}$$

где: $C_{\text{рем}}$ - величина затрат на ремонт, руб.;

$C_{\text{раб}}$ - стоимость трудовых затрат и накладных расходов, непосредственно связанных с ремонтом (суммарная стоимость нормо-часов), руб.;

$C_{\text{зч}}$ - стоимость запасных частей, руб.;

$C_{\text{м}}$ - стоимость материалов, руб.

2.3. Определение расходов на ремонт.

При оценке стоимости ремонта АМТС используются затратный и сравнительный подходы. Доходный подход не используется, т.к. при ремонте не подразумевается получение доходов ни одной из заинтересованных сторон.

Затратный подход используется для составления калькуляции (сметы) на ремонтные работы.

Сравнительный подход применяется при определении рыночной стоимости ресурсов, необходимых для ремонта АМТС: материалов, запасных частей, стоимости нормо-часов.

2.3.1. Определение расходов на оплату работ по ремонту.

Величина расходов на оплату работ по ремонту АМТС ($C_{\text{раб}}$) определяется на дату происшествия, если в договоре не указано другого, на основании:

- установленных предприятием-изготовителем АМТС нормативов трудоемкости (если на какие-либо виды работ нормативы не установлены, то допускается использование норм времени, определенных экспертным путем);

- рыночной стоимости нормо-часа работ в данном регионе на дату оценки с учетом типа, модели и возраста АМТС;

по формуле:

$$C_{\text{раб}} = T_{\text{раб}} \times C_{\text{нч}}, \text{ руб. (2.2)}$$

где: $C_{\text{раб}}$ - расходы на оплату работ по ремонту, руб.;

$T_{\text{раб}}$ - трудоемкость работ, нормо-часов;

$C_{\text{нч}}$ - рыночная стоимость нормо-часа, руб.

2.3.2. Надбавки к нормативам трудоемкости.

Согласно п. 6 Общих положений "Трудоемкостей работ по ТО и ремонту автомобилей ВАЗ-2110, 2111, 2112 и их модификаций" Тольятти, 2008 г., предприятие может применять надбавки к трудоемкостям при ремонте автомобилей в следующих случаях:

1. При ремонте автомобилей старше 5 лет до 10%, старше 8 лет до 20% (кроме работ разделов: техническое обслуживание, окраска, антикоррозионная обработка, поиск не явно выраженных неисправностей).

2. Предприятие может применять надбавки к настоящим трудоемкостям работ до 10% от трудоемкости выполнения операции по снятию/установке навесных панелей кузова (двери, капот, крышка багажника) в случае аварийного повреждения кузова и невозможности снятия узла с автомобиля методами, предусмотренными технологической документацией.

3. Предприятие имеет право применять надбавки к настоящим трудоемкостям работ до 20% на снятие/установку детали (узла) с аварийно поврежденной навесной панели (капот, двери, крышка багажника), требующей ее замены или ремонта N 3, если снятие/установка детали (узла) невозможна методами, предусмотренными технологической документацией.

2.3.3. Определение расходов на материалы и запасные части.

Стоимость запасных частей, материалов, применяемых для ремонта, определяется по рыночной стоимости, сложившейся в данном регионе на момент оценки с учетом типа, модели и возраста АМТС.

В настоящее время Госстандарт РФ обязал сертифицировать практически все запчасти (перечень запчастей, подлежащих сертификации, приведен в Приложении). Следовательно, с технической точки зрения все сертифицированные запчасти вне зависимости от того, оригинальные они или неоригинальные, одинаково пригодны для ремонта, то есть - равнозначны. Однако стоимость таких запчастей отнюдь не равнозначна и может отличаться многократно.

Поврежденные фирменные, оригинальные, неоригинальные детали в процессе ремонта заменяются на соответствующие (фирменные, оригинальные, неоригинальные). Принцип соответствия распространяется и на используемые материалы.

О порядке применения в процессе ремонта различных (фирменных, оригинальных, неоригинальных) материалов и запчастей еще раз говорится ниже в разделе "Особенности расчета стоимости ремонта АМТС, имеющих особый статус".

2.3.4. Дополнительные работы и мероприятия, увеличивающие стоимость ремонта.

В процессе ремонта АМТС возникает необходимость в проведении дополнительных работ и мероприятий. К ним, в первую очередь, относятся подготовительно-заключительные работы, работы, направленные на обеспечение пожарной безопасности и охраны труда.

2.3.4.1. Подготовительные работы

- На автомобилях в процессе ремонта и при хранении клемма "минус" аккумуляторной батареи должна быть отключена (ТУ 017200-254-00232934-2006, п. 1.15 "Автомобили LADA, технические требования при приемке в ремонт, ремонте и выпуске из ремонта предприятиями сервисно-сбытовой сети ОАО "АвтоВАЗ", Тольятти, 2006 г.).

- Частичная окраска кузова предусматривает окрашивание одной или нескольких деталей кузова с подбором колера эмали под основной цвет кузова..." ("Автомобили ВАЗ. Кузова. Технология ремонта, окраски и антикоррозионной защиты", г. Тольятти, 2002 г. Часть 1, ТИ 3100.25100.80014, стр. 149, п. 1.8).

- Трудоемкость работ по подбору колера учитывается однократно, независимо от количества окрашиваемых панелей. ("Трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ" Общие положения п. 10. Тольятти, 2008 г.).

- Трудоемкости работ по снятию старой краски, подбору колера, снятию и установке агрегатов, узлов и деталей в трудоемкости работ на окраску не учтены". ("Трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ" Общие положения п. 10. Тольятти, 2008 г.).

2.3.4.2. Пожарная безопасность

Правила пожарной безопасности при техническом обслуживании и ремонте автомобилей регламентируются ВППБ 11-01-96 "Правила пожарной безопасности для предприятий автотранспорта".

- При проведении ТО и ТР, связанного со снятием топливных баков, а также ремонтом топливопроводов, через которые может произойти вытекание топлива из баков, последние перед ремонтом должны быть полностью освобождены от топлива (п. 12.1.2).

- Перед ремонтом бензобака необходимо промыть и пропарить до полного удаления паров бензина (п. 12.1.4).

- При необходимости проведения сварочных и других работ с открытым огнем непосредственно на автомобиле, топливный бак (или баллон с газом) должен быть снят или приняты меры, обеспечивающие полную безопасность, для чего горловину топливного бака и сам бак закрыть листом железа от попадания в него искр.

- При электросварочных работах необходимо дополнительно заземлить раму или кузов автомобиля (п. 12.5.2).

2.3.4.3. Безопасность труда

Требования по безопасности труда при ремонте автомобилей регламентирует ГОСТ 12.3.017-79 "Ремонт и техническое обслуживание автомобилей. Общие требования безопасности".

- Перед установкой на пост ТО и ТР автомобиля следует очистить от грязи, снега и вымыть (п. 2.3).

- Снятие с автомобиля деталей и агрегатов, заполненных жидкостями, следует производить только после полного удаления (слива) этих жидкостей (п. 2.12).

2.4. Материальный ущерб.

Материальный ущерб - размер убытков, возникающих в результате ДТП, которые возмещает страховщик в рамках ОСГО. Материальный ущерб является частью стоимости восстановительного ремонта, включающую:

- расходы на оплату работ по ремонту, включающие стоимость трудовых затрат и накладных расходов, непосредственно связанных с ремонтом (суммарная стоимость нормо-часов);

- стоимость деталей, заменяемых в процессе ремонта, с учетом их износа;

- стоимость окрасочных материалов, заменяемых в процессе ремонта, с учетом их износа;

- стоимость прочих материалов (жидкости заправочные, масла, растворители, шлифшкурки и т.п.), используемых или заменяемых в процессе ремонта.

Согласно п. 2.2 ст. 12 Закона "Об ОСГО" - "Размер расходов на материалы и запасные части определяется с учетом износа комплектующих изделий (деталей узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте, в порядке, установленном Правительством РФ. При этом на указанные комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты) не может начисляться износ свыше 80 процентов их стоимости".

Величину материального ущерба можно выразить в виде формулы:

$$C_{\text{м.ущ}} = C_{\text{раб}} + C_{\text{из.м}} + C_{\text{из.дет}} + C_{\text{пр.м}}, \text{ руб. (2.3)}$$

где: $C_{\text{м.ущ}}$ - величина материального ущерба, руб.;

$C_{\text{раб}}$ - стоимость трудовых затрат и накладных расходов, непосредственно связанных с ремонтом (суммарная стоимость нормо-часов), руб.;

$C_{\text{из.м}}$ - стоимость материалов, заменяемых в процессе ремонта с учетом их износа, руб.;

$$C_{\text{из.м}} = C_{\text{м}} \times I_{\text{физ}}, \text{ (2.3.1)}$$

$C_{\text{из.дет}}$ - стоимость заменяемых в процессе ремонта деталей с учетом их износа, руб.;

$$C_{\text{из.дет}} = C_{\text{зч}} \times I_{\text{физ}}, \text{ (2.3.2)}$$

$C_{\text{пр.м}}$ - стоимость прочих материалов (жидкости заправочные, масла, растворители, шлифшкурки и т.п.), используемых или заменяемых в процессе ремонта;

2.5. Определение размера расходов по ОСГО на материалы и запчасти при восстановительном ремонте транспортных средств для возмещения вреда имуществу потерпевшего при ДТП.

Федеральным законом от 01.02.2010 N 3-ФЗ был уточнен порядок возмещения вреда имуществу потерпевшего в рамках ОСГО. "Размер расходов на материалы и запасные части определяется с учетом износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте, в порядке, определяемом Правительством РФ. При этом на указанные комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты) не может начисляться износ свыше 80 процентов их стоимости".

Согласно п. 63 "Правил ОСГО", - "...размер расходов, необходимых для приведения АМТС в состояние, в котором оно находилось до наступления страхового случая.

Восстановительные расходы оплачиваются исходя из средних цен, сложившихся в соответствующем регионе".

При определении размера восстановительных расходов учитывается износ частей, узлов, агрегатов и деталей, используемых при восстановительных работах". Иными словами, если при

ремонте использовались запчасти, имеющие износ, то это необходимо учитывать при определении размера восстановительных расходов.

Согласно п. 64 "Правил ОСГО": "В восстановительные расходы включаются:

- расходы на оплату работ по ремонту;
- расходы на запасные части, необходимые для ремонта (восстановления);
- расходы на материалы.

К восстановительным расходам не относятся дополнительные расходы, вызванные улучшением и модернизацией имущества (АМТС), и расходы, вызванные временным или вспомогательным ремонтом либо восстановлением".

2.6. Особенности расчета стоимости ремонта АМТС, имеющие особый статус.

К АМТС, имеющим особый статус, отнесены раритетные, находящиеся на гарантийном и фирменном обслуживании, эксклюзивные АМТС.

2.6.1. Раритетные и эксклюзивные АМТС.

При ремонте раритетных и эксклюзивных автомобилей поврежденные материалы, детали заменяются только на оригинальные или на вновь изготовленные по технологии воспроизводства.

В противном случае автомобиль утратит статус раритетности и эксклюзивности, что приведет к частичной потере стоимости автомобиля.

2.6.2. АМТС, находящиеся на гарантийном обслуживании.

При определении стоимости ремонтных работ для АМТС, находящегося на гарантийном обслуживании, должны быть учтены все затраты, необходимые для возобновления гарантийных обязательств. Как правило, стоимость ремонта для таких автомобилей рассчитывается по условиям той фирмы, которая взяла на себя поддержку гарантийных обязательств. В этом случае расходы на оплату работ по ремонту, материалы и запасные части рассчитываются исходя из стоимости нормо-часа, материалов и запчастей, установленных на этой фирме.

2.6.3. АМТС, находящиеся на фирменном обслуживании.

При определении стоимости ремонтных работ для АМТС, находящегося на постоянном фирменном обслуживании весь жизненный цикл, что обязательно должно подтверждаться документально (например, соответствующими записями в сервисной книжке), должны быть учтены все затраты на восстановление АМТС до такого состояния, которое отвечает требованиям фирмы для возобновления фирменных обязательств. В этом случае расходы на оплату работ по ремонту, материалы и запасные части рассчитываются исходя из стоимости нормо-часа, материалов и запчастей, установленных на этой фирме.

2.7. Экономическая целесообразность ремонта

В случае, если стоимость ремонта равна или превышает стоимость АМТС на момент аварии, то, согласно п. 63.а) Постановления Правительства РФ N 263 от 7 мая 2003 г. "Правила ОСГО", ремонтировать АМТС нецелесообразно по экономическим соображениям, если:

$$C_{\text{да}} \leq C_{\text{рем}}, \quad (2.4)$$

где: $C_{\text{да}}$ - доаварийная стоимость АМТС, руб.;

$C_{\text{рем}}$ - величина затрат на ремонт, руб.

2.8. Средние цены.

Следует помнить, что средние должны рассчитываться лишь для качественно однородных совокупностей. В статистике используется несколько понятий средних:

- степенные средние, к которым относятся - арифметическая (простая и взвешенная), гармоническая (простая и взвешенная), геометрическая, квадратическая. Если разные виды степенных средних величин рассчитывать по одним и тем же исходным данным, то между численными значениями этих средних будет иметь место следующее соотношение:

$$x_{\text{гарм}} < x_{\text{геом}} < x_{\text{арифм}} < x_{\text{квадр}},$$

Это соотношение называется правилом мажорантности средних величин.

- структурные (позиционные) средние - медиана, мода.

Модой называют то значение цены (признака), которое наиболее часто встречается в данной совокупности.

В настоящей методике предпочтение отдается структурной средней - моде, так как для расчета степенных средних в большинстве случаев необходимо располагать данными не только о вариантах значений признака (цены) в исследуемой совокупности цен, но и о весомости отдельных вариантов значений цен.

Сравнивая определение "рыночной стоимости" и определение "моды", мы можем сделать вывод об их достаточной схожести. Поэтому под средними ценами АМТС, материалов, запчастей, комплектующих, выполняемых работ и т.п. в этой методике понимается рыночная стоимость.

2.9. Перечень документов, использованных в разделе

При написании данного раздела были использованы следующие законодательные, нормативные акты и руководящие документы:

- Гражданский кодекс РФ, ст. 15, п. 2, ст. 1064, ст. 1082;
- Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" от 10.12.95, N 196-ФЗ, ст. 18, п. 2, 3;
- Постановление Правительства РФ N 263 от 7 мая 2003 г. "Правила ОСГО владельцев транспортных средств";
- ТУ 017200-254-00232934-2006 "Автомобили LADA, технические требования при приемке в ремонт, ремонте и выпуске из ремонта предприятиями сервисно-сбытовой сети ОАО "АвтоВАЗ", Тольятти.

3. РАСЧЕТ УТРАТЫ ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ (УТС) ПРИ ОЦЕНКЕ АМТС

Согласно Постановлению Президиума Верховного Суда Российской Федерации от 10 августа 2005 г.: "...Утрата товарной стоимости представляет собой уменьшение стоимости транспортного средства, вызванное преждевременным ухудшением товарного (внешнего) вида автомобиля и его эксплуатационных качеств в результате снижения прочности и долговечности отдельных деталей, узлов и агрегатов, соединений и защитных покрытий вследствие дорожно-транспортного происшествия и последующего ремонта.

Из вышеизложенного следует, что утрата товарной стоимости относится к реальному ущербу наряду со стоимостью ремонта и запасных частей автомобиля, поскольку уменьшение его потребительской стоимости нарушает права владельца транспортного средства. Данное нарушенное право может быть восстановлено путем выплаты денежной компенсации".

"Признать недействующим со дня вступления решения суда в законную силу абзац первый подпункта "б" пункта 63 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 мая 2003 года N 263 (в редакции Постановления от 18 декабря 2006 года N 775), в части, исключающей из состава страховой выплаты в случае повреждения имущества потерпевшего величину утраты товарной стоимости" (Решение Верховного Суда РФ от 24 июля 2007 г. N ГКПИ07-658 "О страховых выплатах при ДТП").

3.1. Границы определения УТС.

Утрата товарной стоимости может определяться для поврежденного АМТС до или после его восстановления при условии:

1. Если при аварии повреждены элементы каркаса кузова, несъемные детали кузова, которые ранее не ремонтировались (это утверждение подтверждается практикой работы производителей автомобилей и официальных дилеров, которые в случае повреждения на новом автомобиле съемных деталей в процессе внутри (вне) заводской транспортировки исправляют полученные повреждения, не снижая при этом продажной цены, то есть не считают это утратой стоимости).

2. Стоимость ремонта не должна быть менее 5% стоимости АМТС на момент аварии.

3. Срок эксплуатации АМТС не превышает пяти лет;

4. На момент аварии величина износа АМТС составляет не более 40%;

5. АМТС не имеет коррозионных разрушений.

3.2. Исходная информация для определения УТС.

Для расчета утраты товарной стоимости вначале необходимо определить следующие данные по АМТС и затратам на его ремонт:

$C_{да}$ - рыночная стоимость АМТС на момент аварии, руб.;

$C_{рем} <*>$ - суммарная величина затрат на ремонт АМТС, руб.;

$C_{\text{раб}}$ - величины трудовых затрат и накладных расходов (суммарная стоимость нормо-часов), руб.;

$C_{\text{м}}$ <*> - стоимость материалов, руб.;

$C_{\text{зч}}$ <*> - стоимость запасных частей, руб.;

<*> Примечание: рассчитывается без учета износа.

$D_{\text{ф}}$ - фактический срок службы АМТС, лет;

I - величина износа, оцениваемого АМТС, проценты.

3.3. Последовательность расчета УТС.

Утрата товарной стоимости определяется по формуле:

$$\text{УТС} = 0,01 \times (C_{\text{да}} + C_{\text{рем}}) \times K_{\text{утс}}, \quad (3.1)$$

где: $K_{\text{утс}}$ - корректирующий коэффициент, учитывающий отношение (А) стоимости ремонта к стоимости АМТС и соотношение (В) между стоимостью трудовых затрат и накладных расходов и стоимостью запчастей и материалов. Эмпирические значения $K_{\text{утс}}$ приведены в табл. $K_{\text{утс}}$ $K_{\text{утс}}$ це.

Величина УТС определяется в следующей последовательности:

1. Определяется отношение (А) стоимости ремонта к рыночной стоимости АМТС на момент, предшествующий аварии:

$$A = (C_{\text{рем}} / C_{\text{да}}) \times 100\%, \quad (3.2)$$

причем это отношение не должно быть менее 5%. То есть:

$$A \geq 5\% \quad (3.3)$$

2. Определяется отношение (В) величины трудовых затрат и накладных расходов к стоимости запасных частей и материалов:

$$B = (C_{\text{раб}} / (C_{\text{м}} + C_{\text{зч}})) \times 100\% \quad (3.4)$$

3. По найденным значениям А и В в таблице определяется величина $K_{\text{утс}}$.

Аналогичным образом рассчитывается УТС для узлов, агрегатов и деталей АМТС.

Значения коэффициента $K_{\text{утс}}$

Возраст ТС	6 ≤ A < 20					20 ≤ A < 33					33 ≤ A < 45					45 ≤ A < 65					A ≥ 65				
	B < 50	50 ≤ B < 70	70 ≤ B < 100	100 ≤ B < 130	B ≥ 130	B < 50	50 ≤ B < 70	70 ≤ B < 100	100 ≤ B < 130	B ≥ 130	B < 50	50 ≤ B < 70	70 ≤ B < 100	100 ≤ B < 130	B ≥ 130	B < 50	50 ≤ B < 70	70 ≤ B < 100	100 ≤ B < 130	B ≥ 130	B < 50	50 ≤ B < 70	70 ≤ B < 100	100 ≤ B < 130	B ≥ 130
До 0,2 вкл.	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	3,25	3,75	4,25	4,75	5,25	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	3,75	4,25	4,75	5,25	5,75	4,0	4,5	5,0	5,50	6,0
0,2 до 0,5 вкл.	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	2,75	3,25	3,75	4,25	4,75	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	3,25	3,75	4,25	4,75	5,25	3,5	4,0	4,5	5,00	5,5
0,6 до 1 вкл.	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	2,25	2,75	3,25	3,75	4,25	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	2,75	3,25	3,75	4,25	4,75	3,0	3,5	4,0	4,50	5,0
От 1 до 2 вкл.	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	1,75	2,25	2,75	3,25	3,75	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	2,25	2,75	3,25	3,75	4,25	2,5	3,0	3,5	4,00	4,5
От 2 до 3 вкл.	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	1,25	1,75	2,25	2,75	3,25	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	1,75	2,25	2,75	3,25	3,75	2,0	2,5	3,0	3,50	4,0
От 3 до 4 вкл.	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	0,75	1,25	1,75	2,25	2,75	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	1,25	1,75	2,25	2,75	3,25	1,5	2,0	2,5	3,00	3,5
От 4 до 6 вкл.	0,0	0,5	1,0	1,5	2,0	0,25	0,75	1,25	1,75	2,25	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	0,75	1,25	1,75	2,25	2,75	1,0	1,5	2,0	2,50	3,0

4. ОБЩИЕ ПОНЯТИЯ И ПРИНЦИПЫ ОЦЕНОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

4.1. Правовая и нормативная база оценочной деятельности.

Иерархия гражданского права (ст. 3 ГК РФ):

1. Гражданский кодекс
2. Федеральные законы
3. Указы президента
4. Постановления правительства РФ
5. Нормативные акты Министерств, федеральных органов исполнительной власти

Методические рекомендации базируются на положениях следующих законодательных и нормативных актов, расположенных в хронологической последовательности:

- Федеральный закон "Об оценочной деятельности в Российской Федерации" от 29.07.1998 N 135-ФЗ - далее по тексту Закон "Об оценочной деятельности";

- Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ - далее по тексту Закон "Об ОСГО";

- Постановление Правительства РФ N 238 от 24.04.2003 "Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств" - далее по тексту "Об организации экспертизы";

- Постановление Правительства РФ N 263 от 07.05.2003 "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" - далее по тексту "Правил ОСГО";

- Постановления Президиума Верховного Суда Российской Федерации от 10 августа 2005 г. - далее по тексту "Постановление Президиума ВС от 10.08.2005";

- "Методические рекомендации по определению рыночной стоимости земельных участков" Минимущество РФ, 6 марта 2002 г., N 568-р - далее по тексту "Методика по определению стоимости земли";

- Приказ Минэкономразвития России от 20 июля 2007 г. N 256 г. Москва "Об утверждении федерального стандарта оценки "Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО N 1)";

- Приказ Минэкономразвития России от 20 июля 2007 г. N 255 г. Москва "Об утверждении федерального стандарта оценки "Цель оценки и виды стоимости (ФСО N 2)";

- Приказ Минэкономразвития России от 20 июля 2007 г. N 254 г. Москва "Об утверждении федерального стандарта оценки "Об утверждении федерального стандарта оценки "Требования к отчету об оценке (ФСО N 3)";

- Постановление Президиума Верховного Суда Российской Федерации от 10 августа 2005 г. "Правомочность взыскания УТС";

- Решение Верховного Суда РФ от 24 июля 2007 г. N ГКПИ07-658 "О страховых выплатах при ДТП".

4.2. Возмещение вреда, убытков, реального ущерба.

Процедура, размер возмещения вреда, убытков разъясняются в Гражданском кодексе РФ (ст. 10, 15, 151, 931, 1064, 1072, 1082, 1079), в Гражданском процессуальном кодексе РФ (ст. 57, 98, 100).

Согласно п. 1 ст. 1064 ГК РФ: "Вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившем вред".

Согласно статье 1082 ГК РФ: "...суд...обязывает лицо, ответственное за причинение вреда:

- возместить вред в натуре (предоставить вещь того же рода и качества, исправить поврежденную вещь и т.п.);

- возместить причиненные убытки (пункт 2 ст. 15 ГК РФ)".

Согласно п. 2 ст. 15 ГК РФ: "Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права:

- утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб);

- а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода)".

4.2.1. Компенсация морального вреда.

В гл. 8 моральный вред отнесен к нематериальным благам. Согласно п. 1 ст. 150 ГК РФ под нематериальными благами понимается: "Жизнь и здоровье, достоинство личности, личная неприкосновенность, честь и доброе имя, деловая репутация, неприкосновенность частной жизни, личная и семейная тайна, право свободного передвижения, выбора места пребывания и жительства, право на имя, право авторства, иные личные неимущественные права и другие

нематериальные блага, принадлежащие гражданину от рождения или в силу закона, неотчуждаемые и непередаваемые иным способом...".

Согласно п. 1 ст. 151 ГК РФ: "Если гражданину причинен моральный вред (физические или нравственные страдания)..., суд может возложить на нарушителя обязанность денежной компенсации указанного вреда...". Причинение вреда здоровью в результате ДТП относится к моральному вреду.

4.2.2. Неосновательное обогащение.

Согласно п. 1 ст. 1102 ГК РФ под неосновательным обогащением "Лицо, которое без установленных законом, иными правовыми актами или сделкой оснований приобрело или сберегло имущество (приобретатель) за счет другого лица (потерпевшего).

Приобретение или сбережение имущества лицом (приобретателем) за счет другого лица (потерпевшего) без установленных законом, иными правовыми актами или сделкой оснований".

4.3. Цель оценки.

Согласно ст. 3 Закона "Об оценочной деятельности" целью оценочной деятельности является "...установление в отношении объектов оценки рыночной или иной стоимости".

4.4. Субъекты оценочной деятельности.

Согласно статье 4 Закона "Об оценочной деятельности": "Субъектами оценочной деятельности признаются физические лица, являющиеся членами одной из саморегулируемых организаций оценщиков и застраховавшие свою ответственность в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона (далее - оценщики)".

4.5. Объекты оценочной деятельности.

Согласно ст. 5 Закона "Об оценочной деятельности" к объектам оценки относятся:

- отдельные материальные объекты (вещи);
- совокупность вещей, составляющих имущество лиц, в том числе имущество определенного вида (движимое или недвижимое, в том числе предприятия);
- право собственности и иные вещные права на имущество или отдельные вещи из состава имущества;
- права требования, обязательства (долги);
- работы, услуги, информация;
- иные объекты гражданских прав.

В настоящей методике в качестве основных объектов оценки рассматриваются автотранспортные средства, их узлы, агрегаты, детали (далее по тексту - комплектующие), услуги по их ремонту, утрата товарной стоимости, обязательства страховых компаний перед собственниками АМТС.

4.6. Право и основание для проведения оценки.

Согласно ст. 6 Закона "Об оценочной деятельности": "Российская Федерация, субъекты Российской Федерации или муниципальные образования, физические лица и юридические лица имеют безусловное право на проведение оценщиком оценки любых принадлежащих им объектов оценки...".

Согласно ст. 9 Закона "Об оценочной деятельности": "Основанием для проведения оценки является договор на проведение оценки указанных в статье 5 настоящего Федерального закона объектов, заключенный заказчиком с оценщиком или с юридическим лицом, с которым оценщик заключил трудовой договор".

4.7. Рынок, цена, затраты, стоимость.

Рынок представляет собой среду, в которой товары и услуги переходят от продавцов к покупателям при посредстве механизма цен.

Согласно п. 4 "ФСО N 1" цена объекта оценки определяется как "...денежная сумма, предлагаемая, запрашиваемая или уплаченная за объект оценки участниками совершенной или планируемой сделки".

Согласно п. 4 "ФСО N 1" затраты определяются как "...денежное выражение величины ресурсов, требуемых для создания или производства объекта оценки, либо цена, уплаченная покупателем за объект оценки".

4.7.1. Виды стоимости.

Все разновидности оцениваемых стоимостей в своей основе имеют рыночную стоимость и, в конечном итоге, их можно представить в качестве результата преобразования рыночной стоимости. Следовательно, при определении стоимости автотранспортных средств, отличной

от рыночной, следует руководствоваться теми же методическими основами (принципами), которые применяются при определении рыночной стоимости, при этом учитывая специфические особенности этих стоимостей.

Ниже приведены виды стоимости, которые определены в "ФСО N 2".

Рыночная стоимость объекта оценки определена в ст. 3 Закона "Об оценочной деятельности" и п. 6 "ФСО N 2" как "... наиболее вероятная цена, по которой данный объект оценки может быть отчужден на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:

- одна из сторон сделки не обязана отчуждать объект оценки, а другая сторона не обязана принимать исполнение;

- стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах;

- объект оценки представлен на открытый рынок в форме публичной оферты;

- цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект оценки;

- принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;

- платеж за объект оценки выражен в денежной форме".

В ст. 7 Закона "Об оценочной деятельности" установлено следующее правило для определения вида стоимости, "по умолчанию":

"В случае, если в нормативном правовом акте, содержащем требование обязательного проведения оценки какого-либо объекта оценки, либо в договоре об оценке...не определен конкретный вид стоимости..., установлению подлежит рыночная стоимость данного объекта".

Указанное правило подлежит применению и в случае использования в нормативном правовом акте не предусмотренных настоящим Федеральным законом или стандартами оценки терминов, определяющих вид стоимости объекта оценки, в том числе терминов "действительная стоимость", "разумная стоимость", "эквивалентная стоимость", "реальная стоимость" и других.

Инвестиционная стоимость объекта оценки определена в п. 8 "ФСО N 2" как "...стоимость для конкретного лица или группы лиц при установленных данным лицом (лицами) инвестиционных целях использования объекта оценки.

При определении инвестиционной стоимости, в отличие от определения рыночной стоимости, учет возможности отчуждения по инвестиционной стоимости на открытом рынке не обязателен".

Ликвидационная стоимость объекта оценки определена в п. 8 "ФСО N 2" как "...расчетная величина, отражающая наиболее вероятную цену, по которой данный объект оценки может быть отчужден за срок экспозиции объекта оценки, меньший типичного срока экспозиции для рыночных условий, в условиях, когда продавец вынужден совершить сделку по отчуждению имущества.

При определении ликвидационной стоимости, в отличие от определения рыночной стоимости, учитывается влияние чрезвычайных обстоятельств, вынуждающих продавца продавать объект оценки на условиях, не соответствующих рыночным".

4.7.2. Специальные стоимости.

В практике оценки зачастую приходится определять разновидности рыночной стоимости, которые принято называть специальными стоимостями. Под специальной стоимостью объекта оценки будет пониматься стоимость, для определения которой в договоре об оценке или нормативном правовом акте оговариваются условия, не включенные в понятия рыночной или иной стоимости, указанной в Стандартах оценки.

Ниже перечислены некоторые специальные стоимости объекта оценки, которые определены в настоящем "Методическом руководстве".

Стоимость ремонта - относится к реальному ущербу и является рыночной стоимостью услуги по восстановлению утраченных технических характеристик (подробнее см. п. 2.2);

Материальный ущерб - часть стоимости ремонта (подробнее см. п. 2.7);

Восстановительные расходы - размер расходов, необходимых для приведения АМТС в состояние, в котором оно находилось до наступления страхового случая (подробнее см. п. 2.8);

Утрата товарной стоимости (УТС) - снижение рыночной стоимости АМТС из-за того, что оно получило повреждения (подробнее см. раздел 3);

Стоимость годных остатков - рыночная стоимость аварийного АМТС, не подлежащего восстановлению. Стоимость годных остатков не должна быть меньше утилизационной стоимости этого АМТС (подробнее см. п. 1.5);

Утилизационная стоимость объекта оценки - стоимость объекта оценки, равная рыночной стоимости материалов, которые она в себя включает, с учетом затрат на утилизацию объекта оценки;

Балансовая стоимость - полные затраты на приобретение объекта, включая транспортные, пуско-наладочные и т.п. расходы, отражаемые в балансе организации и принимаемые по правилам учета основных средств;

Стоимость замещения объекта оценки - сумма затрат на создание объекта, аналогичного объекту оценки, в рыночных ценах, существующих на дату проведения оценки, с учетом износа объекта оценки;

Стоимость воспроизводства объекта оценки - сумма затрат в рыночных ценах, существующих на дату проведения оценки, на создание объекта, идентичного объекту оценки, с применением идентичных материалов и технологий, с учетом износа объекта оценки.

4.8. Применяемые стандарты, подходы, методы.

4.8.1. Стандарты оценки.

Согласно ст. 11 Закона "Об оценочной деятельности": "...В отчете в обязательном порядке указываются... используемые стандарты оценки...".

Согласно ст. 20 Закона "Об оценочной деятельности": "Стандартами оценочной деятельности определяются требования к порядку проведения оценки и осуществления оценочной деятельности.

Стандарты оценочной деятельности подразделяются на Федеральные стандарты оценки и стандарты и правила оценочной деятельности, устанавливаемые Саморегулируемыми организациями оценщиков.

Утвержденные федеральные стандарты оценки подлежат опубликованию уполномоченным федеральным органом, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию оценочной деятельности, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, и размещению на официальном сайте уполномоченного федерального органа, осуществляющего функции по нормативно-правовому регулированию оценочной деятельности, в сети "Интернет".

Стандарты и правила оценочной деятельности, утверждаемые Саморегулируемой организацией оценщиков, не могут противоречить Федеральным стандартам оценки".

4.8.2. Подходы к оценке.

"Подход к оценке представляет собой совокупность методов оценки, объединенных общей методологией" (п. 7 ФСО N 1).

Согласно п. 20 "ФСО N 1": "Оценщик при проведении оценки обязан использовать затратный, сравнительный и доходный подходы к оценке или обосновать отказ от использования того или иного подхода".

Подходы к оценке определены в п. 13, 14, 15 "ФСО N 1" следующим образом:

"Доходный подход - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении ожидаемых доходов от использования объекта оценки" (п. 13 ФСО N 1).

"Сравнительный подход - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на сравнении объекта оценки с объектами - аналогами объекта оценки, в отношении которых имеется информация о ценах (п. 14 ФСО N 1).

"Затратный подход - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении затрат, необходимых для воспроизводства либо замещения объекта оценки с зачетом износа и устаревания" (п. 15 ФСО N 1).

4.8.3. Методы оценки.

Согласно п. 7 "ФСО N 1": "Методом оценки является последовательность процедур, позволяющая на основе существенной для данного метода информации определить стоимость объекта оценки в рамках одного из подходов к оценке".

Постановлением Правительства РФ от 6 июля 2001 г. N 519 "Об утверждении стандартов оценки" предписано: "Возложить на Министерство имущественных отношений РФ разработку и утверждение методических рекомендаций по оценочной деятельности применительно к различным объектам оценки (по согласованию с федеральными органами исполнительной власти, осуществляющим регулирование в соответствующей сфере деятельности), видам стоимости объекта оценки, проведению оценки, а также экспертизы отчетов об оценке". Примечание: в настоящее время обязанности Минимущества РФ возложены на МЭРТ РФ.

4.8.4. Правомочность применения различных методик в оценочной деятельности.

Постановлением Правительства РФ от 6 июля 2001 г. N 519 п. 2 "Об утверждении стандартов оценки" предписано: "Возложить на Министерство имущественных отношений РФ (в настоящее время МЭРТ РФ) разработку и утверждение методических рекомендаций по оценочной деятельности применительно к различным объектам оценки...". Другие министерства и ведомства, включая Минюст, Минтранс никакого отношения к регулированию оценочной деятельности вне

стен этих министерств и ведомств не имеют, и никаких согласований по поводу применения методик с ними не требуется.

В соответствии со ст. 14 Закона "Об оценочной деятельности": "Оценщик имеет право: применять самостоятельно методы проведения оценки объекта оценки в соответствии со стандартами оценки..."; при этом, согласно п. 20 "ФСО N 1": "Оценщик вправе самостоятельно определять конкретные методы оценки в рамках применения каждого из подходов". Следовательно, согласно ст. 14 Закона "Об оценочной деятельности", п. 2 "Об утверждении стандартов оценки" и п. 20 "ФСО N 1" все Методические рекомендации, касающиеся оценочной деятельности, но не утвержденные Министерством имущественных отношений РФ или МЭРТ РФ (начиная с 9 марта 2004 г. - после упразднения Министерства РФ Указом Президента РФ от 9 марта 2004 г. N 314), утратили статус обязательности и стали исключительно рекомендательными вне зависимости от того, с кем они согласованы. Поэтому оценщик вправе использовать Методические рекомендации "РД 37.009.015-98", которые не зарегистрированы в Минюсте РФ, или любую другую методику, в том числе собственную.

При выборе методики (метода) оценки должно отдаваться предпочтение научно состоятельным, современным методикам, которые приняты в обычае делового оборота.

Ст. 5 ГК РФ определяет обычай делового оборота следующим образом. "Обычаем делового оборота признается сложившееся и широко применяемое в какой-либо области предпринимательской деятельности правило поведения, не предусмотренное законодательством, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо документе".

4.9. Этапы оценки.

Согласно п. 16 ФСО N 1 проведение оценки включает следующие этапы:

- а) заключение договора на проведение оценки, включающего задание на оценку;
- б) сбор и анализ информации, необходимой для проведения оценки, включая осмотр ТС;
- в) применение подходов к оценке, включая выбор методов оценки и осуществление необходимых расчетов;
- г) согласование (обобщение) результатов применения подходов к оценке и определение итоговой величины стоимости объекта оценки;
- д) составление отчета об оценке.

4.10. Договор оценки.

Согласно статье 10 Закона "Об оценочной деятельности": "Договор на проведение оценки заключается в простой письменной форме.

Договор на проведение оценки, согласно п. п. 16, 17 "ФСО N 1", должен включать задание, содержащее следующую информацию:

1. имущественные права на объект оценки;
2. цель оценки;
3. предполагаемое использование результатов оценки и связанные с этим ограничения...
4. дата оценки;
5. срок проведения оценки;
6. допущения и ограничения, на которых должна основываться оценка.
7. Кроме того, согласно ст. 10 Закона "Об оценочной деятельности" договор на проведение оценки должен содержать:
8. Объект оценки;
9. Вид стоимости имущества (способ оценки);
10. Размер денежного вознаграждения за проведение оценки;
11. Сведения об обязательном страховании гражданской ответственности оценщика в соответствии с настоящим Федеральным законом;
12. Наименование саморегулируемой организации оценщиков, членом которой является оценщик, и место нахождения этой организации;
13. Указание на стандарты оценочной деятельности, которые будут применяться при проведении оценки;
14. Указание на размер, порядок и основания наступления дополнительной ответственности по отношению к ответственности, установленной гражданским законодательством и статьей 24.6 настоящего Федерального закона, оценщика или юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор...
15. Сведения об оценщике или оценщиках, которые будут проводить оценку, в том числе фамилия, имя, отчество оценщика или оценщиков...
16. Договор на проведение оценки как единичного объекта, так и ряда объектов должен содержать точное указание на этот объект или эти объекты, а также описание этого объекта или этих объектов.

В отношении оценки объектов, принадлежащих Российской Федерации, субъектам Российской Федерации или муниципальным образованиям, договор на проведение оценки от имени заказчика заключается лицом, уполномоченным собственником на совершение сделок с объектами, если иное не установлено законодательством Российской Федерации".

Пример Договора приведен в Приложении.

4.11. Отчет об оценке.

Результаты оценки стоимости оформляются в виде отчета.

Отчет имеет статус документа, содержащего сведения доказательственного значения (ст. 11 Закона "Об оценочной деятельности").

Согласно п. 3 ФСО N 3, "отчет об оценке представляет собой документ ..., содержащий подтвержденное на основе собранной и расчетов профессиональное суждение оценщика относительно стоимости объекта оценки".

4.11.1. Принципы, которыми должен руководствоваться оценщик при составлении отчета.

По итогам проведения оценки составляется отчет об оценке. Отчет оформляется в письменной форме в соответствии с требованиями статьи 11 Закона "Об оценочной деятельности" и ФСО N 3. Согласно ФСО N 3, п. 4. при составлении отчета оценщик должен придерживаться следующих принципов:

- в отчете должна быть изложена вся информация, существенная с точки зрения стоимости объекта оценки (принцип существенности);
- информация, приведенная в отчете об оценке, использованная или полученная в результате расчетов при проведении оценки, существенная с точки зрения стоимости объекта оценки, должна быть подтверждена (принцип обоснованности);
- содержание отчета об оценке не должно вводить в заблуждение пользователей отчета об оценке, а также допускать неоднозначного толкования (принцип однозначности);
- состав и последовательность представленных в отчете об оценке материалов и описание процесса оценки должны позволить полностью воспроизвести расчет стоимости и привести его к аналогичным результатам (принцип проверяемости);
- отчет об оценке не должен содержать информацию, не используемую при проведении оценки при определении промежуточных и итоговых результатов, если она не является обязательной согласно требованиям федеральных стандартов оценки и стандартов и правил оценочной деятельности, установленных саморегулируемой организацией, членом которой является оценщик, подготовивший отчет (принцип достаточности).

В отчете в обязательном порядке указываются:

- перечень данных, использованных при проведении оценки объекта оценки, с указанием источников их получения (ст. 11);
- перечень документов, используемых оценщиком и устанавливающих количественные и качественные характеристики объекта оценки (ст. 11);
- иные сведения:
 - которые необходимы для полного и недвусмысленного толкования результатов проведения оценки объекта оценки, отраженных в отчете (ст. 11),
 - являющиеся, по мнению оценщика, существенно важными для полноты отражения примененного им метода расчета стоимости объекта оценки (ст. 11).

Для проведения оценки отдельных видов объектов оценки законодательством Российской Федерации могут быть предусмотрены специальные формы отчетов (ст. 11).

Согласно ФСО N 3, п. 5: "Копия отчета об оценке должна храниться оценщиком с даты составления отчета в течение общего срока исковой давности, установленного законодательством РФ".

4.11.2. Требования к содержанию отчета об оценке.

В соответствии с требованиями Закона "Об оценочной деятельности" (ст. 11) и ФСО N 3 в отчете об оценке должны содержаться:

1. Порядковый номер отчета (ст. 11).
2. Основные факты и выводы (ФСО N 3, р. III, п. 8а):
 - общая информация, идентифицирующая объект оценки;
 - результаты оценки, полученные при применении различных подходов к оценке;
 - итоговая величина стоимости объекта оценки. Согласно ФСО N 3, р. V, п. 16 итоговое значение стоимости после согласования результатов применения подходов к оценке может быть представлено в округленной форме по правилам округления.
3. Задание на оценку (ФСО N 3, р. III, п. 8б; ФСО N 1, р. IV, п. 17)
 - Основание для проведения оценщиком оценки объекта оценки (ст. 11);
 - Объект оценки;

- Балансовая стоимость данного объекта оценки (ст. 11);
 - Имущественные права на объект оценки;
 - Цель оценки;
 - Предполагаемое использование результатов оценки и связанные с этим ограничения;
 - Вид стоимости. При определении иных видов стоимости объекта оценки, а не его рыночной, указываются (ст. 11) критерии установления оценки объекта оценки; причины отступления от возможности определения рыночной стоимости объекта оценки;
 - Дата оценки;
 - Срок проведения оценки;
 - Допущения и ограничения, на которых должна основываться оценка и использованные оценщиком при проведении оценки:
 - за достоверность исходных данных, полученных от заказчика и используемых для оценки, оценщик не несет ответственности (Методика);
 - итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, достоверна только на дату составления отчета (Методика);
 - итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с объектом оценки, если с даты составления отчета об оценке до даты совершения сделки с объектом оценки или даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев (п. 26 ФСО N 1).
4. Задачи проведения оценки объекта оценки (ст. 11).
5. Последовательность определения стоимости объекта оценки (ст. 11):
- заключение договора на проведение оценки, включающего задание на оценку;
 - сбор и анализ информации, необходимой для проведении оценки;
 - применение подходов к оценке;
 - выбор методов оценки;
 - осуществление необходимых расчетов;
 - согласование (обобщение) результатов применения подходов к оценке и определение итоговой величины стоимости объекта оценки;
 - составление отчета об оценке.
6. Сведения о заказчике оценки и об оценщике (ФСО N 3, р. III, п. 8в):
- Сведения о заказчике - юридическом лице:
 - организационно-правовая форма;
 - полное наименование;
 - основной государственный регистрационный номер (далее - ОГРН), дата присвоения ОГРН;
 - место нахождения;
 - Сведения о заказчике - физическом лице:
 - фамилия, имя, отчество;
 - серия и номер документа, удостоверяющего личность;
 - дата выдачи;
 - орган, выдавший указанный документ;
 - Сведения об оценщике, работающем на основании трудового договора:
 - фамилия, имя, отчество;
 - информация о членстве в саморегулируемой организации оценщиков;
 - номер и дата выдачи документа, подтверждающего получение профессиональных знаний в области оценочной деятельности;
 - сведения о страховании гражданской ответственности оценщика;
 - стаж работы в оценочной деятельности;
 - организационно-правовая форма;
 - полное наименование ОГРН;
 - дата присвоения ОГРН; место нахождения юридического лица, с которым оценщик заключил трудовой договор;
 - Сведения об оценщике, осуществляющем оценочную деятельность самостоятельно, занимаясь частной практикой:
 - фамилия, имя, отчество;
 - информация о членстве в саморегулируемой организации оценщиков;
 - номер и дата выдачи документа, подтверждающего получение профессиональных знаний в области оценочной деятельности;
 - сведения о страховании гражданской ответственности оценщика;
 - стаж работы в оценочной деятельности.
7. Информация обо всех привлекаемых к проведению оценки и подготовке отчета об оценке организациях и специалистах с указанием их квалификации и степени их участия в проведении оценки объекта оценки.

8. Допущения и ограничительные условия, использованные оценщиком при проведении оценки (ФСО N 3, р. III, п. 8г).

9. Применяемые стандарты оценочной деятельности (ФСО N 3, р. III, п. 8д):

- Федеральные стандарты (утверждаются уполномоченным федеральным органом (ст. 11));
- Стандарты и правила оценочной деятельности (утверждаются СРО (ст. 11)).

10. Обоснование выбранных подходов или аргументированный отказ от подходов.

11. Обоснование выбора методики (методов) оценки.

12. Точное (ст. 11) описание объекта оценки (с приведением ссылок на документы):

- количественные и качественные характеристики объекта оценки;

- имущественные права;

- обременения;

- физические свойства;

- износ;

- устаревание;

- количественные и качественные характеристики элементов, объекта оценки, влияющие на результаты оценки;

- информация о текущем использовании объекта оценки;

- другие факторы и характеристики, существенно влияющие на его стоимость.

13. Анализ рынка объекта оценки, а также анализ других внешних факторов, не относящихся непосредственно к объекту оценки, но влияющих на его стоимость:

- информация по всем ценообразующим факторам, использовавшимся при определении стоимости;

- должны присутствовать ссылки на источники информации, используемой в отчете, позволяющие делать выводы об авторстве соответствующей информации и дате ее подготовки, либо приложены копии материалов и распечаток;

- к отчету должны быть приложены копии соответствующих материалов, если:

- информация при опубликовании на сайте в сети Интернет не обеспечена свободным и необременительным доступом на дату и после даты проведения оценки или в будущем возможно изменение адреса страницы;

- используется информация, опубликованная не в периодическом печатном издании, распространяемом на территории РФ;

- информация, предоставленная заказчиком (в т.ч. справки, таблицы, бухгалтерские балансы), должна быть подписана уполномоченным на то лицом и заверена в установленном порядке, и в таком случае она считается достоверной, если у оценщика нет оснований считать иначе;

- если используется экспертное мнение, должен быть проведен анализ данного значения на соответствие рыночным условиям, описанным в разделе анализа рынка;

- обоснование значений или диапазонов значений ценообразующих факторов.

14. Описание процесса оценки в части применения доходного, затратного и сравнительного подходов к оценке с приведением расчетов или обоснован отказ от применения подходов к оценке:

- описание последовательности определения стоимости объекта оценки, позволяющее пользователю отчета об оценке, не имеющему специальных познаний в области оценочной деятельности, понять логику процесса оценки и значимость предпринятых оценщиком шагов для установления стоимости объекта оценки (п. 13 ФСО N 3);

- описание расчетов, расчеты и пояснения к расчетам, обеспечивающие проверяемость выводов и результатов, указанных или полученных оценщиком в рамках применения подходов и методов, использованных при проведении оценки (п. 15 ФСО N 3).

15. Согласование результатов расчетов, полученных с применением различных подходов, а также использование разных методов в рамках применения каждого подхода:

- описание процедуры соответствующего согласования;

- если при согласовании используется взвешивание результатов, полученных при применении различных подходов к оценке, а также использовании разных методов в рамках применения каждого подхода, оценщик должен обосновать выбор использованных весов.

16. Требования к оформлению отчета:

- Отчет должен быть пронумерован постранично (ст. 11);

- Отчет должен быть прошит (ст. 11);

- Отчет должен быть подписан оценщиком или оценщиками, которые провели оценку (ст. 11),

- Отчет должен быть скреплен личной печатью оценщика, осуществляющего оценочную деятельность, или печатью и подписью руководителя юридического лица, с которым оценщик или оценщики заключили трудовой договор (ст. 11);

- В приложении к отчету должны содержаться копии документов, используемые оценщиком, в том числе правоустанавливающих и правоподтверждающих, технической инвентаризации, заключений специальных экспертиз.

4.11.3. Достоверность отчета

"Итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете, признается достоверной, если в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, или в судебном порядке не установлено иное" (ст. 12 Закона "Об оценочной деятельности").

4.11.4. Оспоримость сведений, содержащихся в отчете.

"В случае наличия спора о достоверности величины рыночной или иной стоимости объекта оценки, установленной в отчете, в том числе и в связи с имеющимся иным отчетом об оценке этого же объекта, указанный спор подлежит рассмотрению судом, арбитражным судом..., третейским судом... или в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, регулирующим оценочную деятельность" (ст. 13 Закона "Об оценочной деятельности").

4.11.5. Перечень документов, использованных в разделе

Общие понятия и принципы оценочной деятельности базируются на следующих законодательных и нормативных актах:

- Гражданский кодекс РФ, ст. 3, 5, 15 (п. 2),
- Федеральный закон "Об оценочной деятельности в Российской Федерации" от 29.07.1998 N 135-ФЗ, ст. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 20,
- Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ, ст. 12 (п. 3, 4),
- Приказ Минэкономразвития РФ от 20 июля 2007 г. N 256 "Об утверждении федерального стандарта оценки "Общие понятия оценки, подходы к оценке и требования к проведению оценки (ФСО N 1)",
- Приказ Минэкономразвития РФ от 20 июля 2007 г. N 255 "Об утверждении федерального стандарта оценки "Цель оценки и виды стоимости (ФСО N 2)",
- Приказ Минэкономразвития РФ от 20 июля 2007 г. N 254 "Об утверждении федерального стандарта оценки "Требования к отчету об оценке (ФСО N 3)",
- Постановление Правительства РФ N 238 от 24.04.2003 "Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств", п. 2, 3, 5, 6, 7, 18, 19, 20,
- Постановление Правительства РФ N 263 от 07.05.2003 "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств", п. 63, 64,
- Постановление Президиума Верховного Суда РФ от 10 августа 2005 г.

5. ТРЕБОВАНИЯ К ОЦЕНОЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

5.1. Условия допуска к оценочной деятельности.

Согласно ст. 4 Закона "Об оценочной деятельности": "Субъектами оценочной деятельности признаются физические лица, являющиеся членами одной из саморегулируемых организаций оценщиков и застраховавшие свою ответственность в соответствии с требованиями Федерального закона (далее - оценщики)".

Согласно ст. 4 Закона "Об оценочной деятельности": "Оценщик одновременно может быть членом только одной саморегулируемой организации оценщиков, отвечающей требованиям настоящего Федерального закона.

Для вступления в члены саморегулируемой организации оценщиков физическое лицо представляет:

документ об образовании, подтверждающий получение профессиональных знаний в области оценочной деятельности в соответствии с утвержденными в порядке, установленном настоящим Федеральным законом, образовательными программами высшего профессионального образования, дополнительного профессионального образования или программами профессиональной переподготовки специалистов в области оценочной деятельности;

справку об отсутствии неснятой или непогашенной судимости за преступления в сфере экономики, а также за преступления средней тяжести, тяжкие и особо тяжкие преступления".

5.2. Сроки проведения оценки.

Сроки исполнения оценки определяются в договоре.

5.3. Обязанности и ответственность оценщика.

Согласно статье 15 Закона "Об оценочной деятельности" оценщик обязан:

- быть членом одной из саморегулируемых организаций оценщиков;
 - соблюдать при осуществлении оценочной деятельности требования настоящего Федерального закона, других федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, федеральные стандарты оценки, а также стандарты и правила оценочной деятельности, утвержденные саморегулируемой организацией оценщиков, членом которой он является;
 - соблюдать правила деловой и профессиональной этики, установленные саморегулируемой организацией оценщиков (далее - правила деловой и профессиональной этики), членом которой он является, а также уплачивать взносы, установленные такой саморегулируемой организацией оценщиков;
 - сообщать заказчику или юридическому лицу, с которым он заключил трудовой договор, о невозможности своего участия в проведении оценки вследствие возникновения обстоятельств, препятствующих проведению объективной оценки;
 - обеспечивать сохранность документов, получаемых от заказчика и третьих лиц в ходе проведения оценки;
 - представлять заказчику информацию о членстве в саморегулируемой организации оценщиков;
 - представлять саморегулируемой организации оценщиков информацию о юридическом лице, с которым он заключил трудовой договор, в том числе информацию о соответствии такого юридического лица условиям, установленным статьей 15.1 Закона "Об Оценочной деятельности", а также сведения о любых изменениях этой информации;
 - представлять по требованию заказчика страховой полис и подтверждающий получение профессиональных знаний в области оценочной деятельности документ об образовании;
 - не разглашать конфиденциальную информацию, полученную от заказчика в ходе проведения оценки, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации;
 - в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, предоставлять копии хранящихся отчетов или содержащуюся в них информацию правоохранительным, судебным, иным уполномоченным государственным органам по их требованию;
 - по требованию заказчика предоставлять заверенную саморегулируемой организацией оценщиков выписку из реестра членов саморегулируемой организации оценщиков, членом которой он является.
- Юридическое лицо, с которым оценщик заключил трудовой договор, согласно статье 15.1 Закона "Об Оценочной деятельности" имеет следующие обязанности.
- "Юридическое лицо, которое намерено заключить с заказчиком договор на проведение оценки, обязано:
- иметь в штате не менее двух лиц, соответствующих требованиям части второй статьи 24 настоящего Федерального закона;
 - обеспечивать сохранность документов, получаемых от заказчика и третьих лиц в ходе проведения оценки;
 - сообщать заказчику о невозможности своего участия в проведении оценки вследствие возникновения обстоятельств, препятствующих проведению объективной оценки;
 - предоставлять по требованию заказчика договор обязательного страхования ответственности оценщика, заключенный в соответствии со статьей 24.7 настоящего Федерального закона;
 - не разглашать конфиденциальную информацию, полученную от заказчика в ходе проведения оценки, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации;
 - предоставлять саморегулируемой организации оценщиков, членом которой является оценщик, для проведения контроля за осуществлением им оценочной деятельности доступ к документам и материалам, на основании которых проводилась оценка, за исключением информации, составляющей коммерческую тайну юридического лица или заказчика, либо иной конфиденциальной информации;
 - в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, предоставлять копии хранящихся отчетов или содержащуюся в них информацию правоохранительным, судебным, иным уполномоченным государственным органам по их требованию."

5.4. Права оценщика.

Согласно статье 14 Закона "Об Оценочной деятельности" оценщик имеет право:

- получать от заказчика, страховщика, потерпевшего разъяснения и дополнительные сведения, необходимые для осуществления данной оценки;
- запрашивать в письменной или устной форме у страховщика (потерпевшего) и третьих лиц информацию, необходимую для проведения оценки..., за исключением информации, являющейся

государственной или коммерческой тайной; в случае, если отказ в предоставлении указанной информации существенным образом влияет на достоверность оценки..., оценщик указывает это в отчете;

- привлекать по мере необходимости на договорной основе к участию в проведении оценки... иных оценщиков либо других специалистов.

Согласно статье 14 Закона "Об Оценочной деятельности" оценщик имеет право:

- применять самостоятельно методы проведения оценки... в соответствии со стандартами оценки;

- требовать от заказчика при проведении обязательной оценки... обеспечения доступа в полном объеме к документации, необходимой для осуществления этой оценки;

- отказаться от проведения оценки в тех случаях, если заказчик нарушил условия договора, не обеспечил предоставление необходимой информации об объекте оценки либо не обеспечил соответствующие договору условия работы.

5.5. Независимость оценщика.

По поводу независимости оценщика статья 16 Закона "Об Оценочной деятельности" гласит: "Оценка объекта оценки не может проводиться оценщиком, если он является учредителем, собственником, акционером, должностным лицом или работником юридического лица - заказчика, лицом, имеющим имущественный интерес в объекте оценки, либо состоит с указанными лицами в близком родстве или свойстве.

Проведение оценки объекта оценки не допускается, если:

- в отношении объекта оценки оценщик имеет вещные или обязательственные права вне договора;

- оценщик является участником (членом) или кредитором юридического лица - заказчика либо такое юридическое лицо является кредитором или страховщиком оценщика.

Не допускается вмешательство заказчика либо иных заинтересованных лиц в деятельность оценщика, если это может негативно повлиять на достоверность результата проведения оценки объекта оценки, в том числе ограничение круга вопросов, подлежащих выяснению или определению при проведении оценки объекта оценки."

5.6. Размер оплаты труда оценщика.

Размер оплаты оценщику за проведение оценки не может зависеть от итоговой величины стоимости объекта оценки (ст. 16 Закона "Об Оценочной деятельности").

5.7. Перечень документов, использованных в разделе.

Требования к оценочной деятельности базируются на следующих законодательных и нормативных актах:

- Федеральный Закон "Об оценочной деятельности в Российской Федерации" от 29.07.1998 N 135-ФЗ, ст. 14, 15, 16, 24;

- Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ, ст. 12, 13;

- Постановление Правительства РФ N 238 от 24.04.2003 "Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств", п. 2, 5, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16.

6. ОСМОТР АВТОМОТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Объектом исследования при осмотре является АМТС и его части.

Приступая к осмотру, специалист сначала должен разобраться в обстоятельствах и механизме ДТП и механизме столкновения АМТС.

Согласно п. 2 ст. 12 Закона "Об ОСГО" при причинении вреда имуществу потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан представить поврежденное имущество или его остатки страховщику для осмотра и организации независимой экспертизы (оценки).

6.1. Цель осмотра автотранспортных средств.

Согласно п. 2 "Об организации экспертизы" и п. 2 ст. 12 Закона "Об ОСГО" целью проведения осмотра транспортного средства является установление наличия и характера технических повреждений транспортного средства для выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков.

Выводы, которые делает специалист об обстоятельствах причинения вреда, могут носить исключительно предположительный, вероятностный характер, о чем он должен сделать запись в Акте осмотра или другом соответствующем документе.

6.2. Сроки проведения осмотра.

Страховщик обязан осмотреть поврежденное имущество и организовать его экспертизу (оценку) в срок не более чем пять рабочих со дня соответствующего обращения потерпевшего, если иной срок не согласован страховщиком с потерпевшим" (п. 3 ст. 12 Закона "Об ОСГО").

6.3. Подготовка к осмотру.

Подготовка к осмотру зависит от задач, поставленных перед оценщиком (далее в этом разделе - специалист) в договоре.

Для проведения первичного осмотра, который является визуальным, специалист должен быть оснащен фотокамерой и простейшим мерительным инструментом (линейка, рулетка).

В случае необходимости проведения вторичного осмотра, который является инструментальным, место осмотра должно быть оснащено смотровой ямой, подъемником, необходимым измерительным инструментом, оборудованием и т.п.

Автомобильное транспортное средство предъявляется на осмотр в чистом виде и осматривается в условиях, обеспечивающих возможность проведения качественного осмотра.

При обсуждении вопроса о назначении осмотра, согласовании времени и места осмотра с собственником ТС специалист обязан настоятельно предупредить его о необходимости подготовки ТС к осмотру и создания максимально благоприятных условий для осмотра, а именно:

- очистить ТС от грязи (снега);
- обеспечить беспрепятственный доступ к ТС со всех сторон;
- обеспечить необходимый уровень освещения для качественного осмотра и фотографирования ТС;
- обеспечить возможность фотографирования общих видов ТС с четырех сторон (нежелателен осмотр в гаражных боксах и др. подобных местах с ограниченным доступом к ТС);
- обеспечить доступ к поврежденным частям ТС, к внутренней части салона, моторному отсеку, багажному отделению ТС (разблокировав соответствующие проемы);
- выполнение прочих условий, которые, с точки зрения специалиста, могут повлиять на качество осмотра.

В случае, если на момент проведения осмотра, ТС к нему не подготовлено (не очищено от снега и грязи, местонахождение и расположение ТС не позволяет осуществить к нему беспрепятственный доступ со всех сторон и провести его полный осмотр, качественное фотографирование общих видов и всех существенных повреждений и т.д.), специалист обязан сделать об этом соответствующую запись в акте осмотра.

Заказчиком предоставляется свидетельство о регистрации или паспорт АМТС. Для поврежденного АМТС желательно предоставить справку о дорожно-транспортном происшествии (ДТП).

Заинтересованные лица извещаются заказчиком либо оценщиком. Извещение в обязательном порядке должно быть персонифицировано, в нем указывается дата, время и место проведения осмотра. Факт извещения, как правило, подтверждается уведомлением о вручении адресату приглашения на осмотр АМТС.

Извещение должно быть отправлено адресату не позднее чем за 3 рабочих дня до проведения осмотра, не считая дня отправления и необходимого времени на дорогу до места осмотра.

6.4. Осмотр.

Осмотр автомобильного транспортного средства осуществляется в присутствии заказчика услуги (или его доверенного представителя) и, по согласованию с заказчиком, всех других заинтересованных лиц (сторон).

Осмотр автомобильного транспортного средства может проводиться в отсутствие заинтересованных лиц (с обязательной отметкой в Акте осмотра), если они не явились на осмотр.

6.5. Фотосъемка транспортного средства.

Фотосъемку транспортного средства желательно производить фотоаппаратом, имеющим разрешающую способность от 3 до 7 мегапикселей. Использование аппаратуры с разрешающей способностью более 7 мегапикселей приводит только к перегрузке памяти компьютеров или линий связи при дальнейшей обработке или передаче изображений, не улучшая, сколько-нибудь заметно, качество самого фотоизображения.

Зачастую, фотографии приходится пересылать по Интернету, поэтому суммарный объем фотоматериалов, прилагаемых к Акту осмотра, рекомендуется делать размером не более 2 Мб. При сканировании фотоматериалов или документов рекомендуется сканировать их с разрешением 100dpi в формате "jpg".

Фотографии всегда играют иллюстративный, а не доказательный характер. Однако их роль в качестве информационной части осмотра трудно переоценить.

Для получения фотографий, по которым возможно определить пространственные характеристики (размеры) запечатленных на фотоснимке повреждений транспортных средств, фотосъемку проводят используя масштабную линейку.

Фотосъемку транспортных средств желательно проводить в дневное время. Автомобиль должен быть равномерно освещен. Не желательна фотосъемка в тени деревьев, зданий и т.п.

При проведении фотосъемки в условиях недостаточной освещенности используется фотовспышка и дополнительные источники освещения.

Дополнительные источники освещения рекомендуется использовать для более четкого выделения следов повреждений (вмятин, царапин и т.п.) также и в условиях достаточного общего освещения.

При проведении фотосъемки транспортных средств масштабная линейка (рулетка) располагается строго вертикально или горизонтально.

Нулевая отметка (точка отсчета) масштабной линейки (рулетки) должна быть зафиксирована на уровне точки касания шин транспортного средства с поверхностью земли. Нулевая отметка масштабной линейки (рулетки) должна четко отображаться на фотографиях. С этой целью она может быть зафиксирована специальным зажимом, тяжелым предметом или клейкой лентой.

При фотосъемке масштабная линейка (рулетка) должна находиться в кадре от уровня земли до верхней границы снимаемого объекта. Следует следить за тем, чтобы нулевая отметка масштабной линейки (рулетки) просматривалась на фотоснимке.

Фотосъемка транспортных средств должна обеспечивать не только идентификацию и полноту фиксации повреждений ТС, но и отсутствие повреждений крупных лицевых панелей (капот, крыша и т.п.).

С целью систематизации запечатленного на фотоснимках материала и раскрытия его содержания в логической последовательности фотографирование производится от общего к частному.

В этих целях выполняют три вида фотосъемки транспортных средств методом последовательного приближения:

- обзорную;
- узловую;
- детальную.

При фотосъемке фотоаппарат располагают на центральной оси объекта съемки, на высоте повреждений, при этом задняя стенка фотоаппарата должна быть параллельна фотографируемой плоскости объекта.

При проведении фотосъемки следует избегать искажения фотоснимков за счет пользования трансфокатором ("Zoom"). Масштаб изображения рекомендуется изменять за счет изменения расстояния от фотокамеры до объекта. Если объект съемки не входит в кадр, допускается изменение ориентации кадра с горизонтального на вертикальное и наоборот. Если невозможно получить качественное изображение без применения трансфокатора, то рекомендуется применять оптический, а не цифровой трансфокатор.

6.5.1. Обзорная фотосъемка.

Обзорная фотосъемка (средний и общий план) - это съемка самого транспортного средства (поврежденного или неповрежденного) без охвата или с охватом окружающей его обстановки. Обзорная фотосъемка обязательно включает фотосъемку VIN-номера ТС и щитка приборов с пробегом АМТС.

Вне зависимости от расположения повреждений производится фронтальная съемка передней, задней, боковых частей кузова автомобиля, а также угловая съемка этих частей ТС, когда в кадре просматривается вся передняя или задняя часть и вся боковая поверхность.

При проведении обзорной фотосъемки транспортных средств объект фотосъемки должен занимать весь кадр или значительную (более 85%) его часть с оставлением по границам кадра минимального свободного пространства.

Цель такой съемки - снять автомобиль в нескольких проекциях.

1. вид спереди 2. вид сзади 3. вид сбоку 4. вид сбоку



6.5.2. Узловая фотосъемка.

Узловая фотосъемка (крупный план) - съемка отдельных, наиболее важных частей, агрегатов, узлов, систем транспортного средства, находящихся в аварийной зоне или в непосредственной близости от аварийной зоны.

На узловом фотоснимке объекты изображаются крупным планом таким образом, чтобы можно было определить форму и характер повреждений или отсутствие повреждений, взаиморасположение следов на поврежденном транспортном средстве.

Если повреждения расположены в передней части кузова транспортного средства (капот, решетка радиатора, блок фары, указатели поворотов, накладка номерного знака, бампер), то фотографируется передняя часть кузова автомобиля.

Если повреждения расположены в задней части кузова транспортного средства (задний бампер, крышка багажника, панель задка, задний фонарь), то фотографируется задняя часть кузова автомобиля.

Если повреждения находятся на угловой детали в передней части кузова транспортного средства (правое или левое переднее крыло, боковые указатели поворота, декоративные накладки (молдинги) крыльев, законцовки переднего бампера), то фотографируется как боковая, так и передняя части кузова транспортного средства в месте их сопряжения.

Если повреждения находятся на боковой поверхности кузова транспортного средства (правое или левое переднее крыло в месте соприкосновения с передней дверью, передняя и задняя двери, правое или левое заднее крыло в месте соприкосновения с задней дверью), то фотографируется поврежденный узел кузова автомобиля вместе с ближайшим конструктивным элементом.

Если повреждения находятся на угловой детали в задней части кузова транспортного средства (правое или левое заднее крыло, декоративные накладки (молдинги) крыльев, законцовки заднего бампера), то фотографируется как боковая, так и задняя части кузова автомобиля в месте их сопряжения.

6.5.3. Детальная фотосъемка.

Детальная фотосъемка - проводится для фиксации отдельных деталей, повреждений кузова и следов столкновения транспортных средств. Детальные фотоснимки должны нести максимум информации, чтобы по ним было возможно определить степень и характер повреждений ТС или их отсутствие, пространственные характеристики запечатленных на фотоснимке повреждений.

Детальная фотосъемка производится таким образом, чтобы оптическая ось (центр) объектива располагалась на одном уровне с повреждениями или следом столкновения, при этом масштабная линейка (рулетка) и повреждения (следы) должны быть четкими (резкими).

Все повреждения ТС, описанные в акте осмотра, в том числе находящиеся внутри отсеков (подкапотное пространство, пассажирский отсек, багажное отделение), желательно зафиксировать на фотоснимках.

Детальная фотосъемка проводится в случаях, когда с помощью обзорных или узловых фотоснимков невозможно определить форму, размеры и характер повреждений, взаиморасположение следов на поврежденном транспортном средстве.

При детальной фотосъемке в плоскости повреждений и следов столкновения должна располагаться масштабная линейка (рулетка). Масштабная линейка может располагаться как вертикально, так и горизонтально.

Если имеется возможность установить направление следа столкновения или деформации по характеру деформации или другим признакам, это направление и признаки необходимо зафиксировать на фотографии.

Для получения более полной информации об идентификации, износе транспортного средства необходимо зафиксировать на фотографиях:

- показания одометра (спидометра);
- идентификационный (VIN) номер транспортного средства, номер кузова транспортного средства, номера двигателя и шасси (рамы);
- шины и диски с их маркировкой.

6.5.4. Оформление результатов фотосъемки.

Результаты фотосъемки желательно оформить в виде фототаблицы. В верхней части фототаблицы указывается:

- дата проведения фотосъемки транспортного средства;
- марка, модель транспортного средства, государственный регистрационный номер;
- номер направления на осмотр.

Фотографии на фототаблице размещают по принципу от общего к частному. Фотографии должны быть пронумерованы и содержать краткое текстовое пояснение.

Каждая фотография или лист фототаблицы скрепляются оттиском печати организации, проводившей фотосъемку.

На фототаблицах ставится подпись специалиста, выполнявшего фотосъемку.

6.6. Виды аварийных повреждений и ремонтов кузовов.

Кузов автомобиля состоит из:

- каркаса, включающего стойки, пороги, лонжероны, брызговики, колесные арки, поперечины, балки и усилители;
- пола переднего, среднего, заднего;
- лицевых панелей кузова (оперение), включающих боковины кузова правые и левые, крылья задние, которые привариваются к каркасу кузова;
- навесных деталей кузова, включающих передние крылья, капот, двери, крышку багажника.

Необходимо отметить, что все приварные детали кузова (брызговики, арки, полы, панели и т.п.) можно отнести непосредственно к несущим или усиливающим элементам каркаса кузова.

В результате аварии кузов может быть поврежден, на его поверхности могут появиться следы деформаций, царапины, задиры и другие повреждения.

Деформация - изменение формы и размеров тела (детали, конструкции) в результате внешних воздействий без изменения его массы. Наиболее простые виды - растяжение, сжатие, изгиб, кручение.

Деформация подразделяется на поверхностную (плавную) и глубокую. В результате поверхностной деформации образуются вмятины, выпуклости. В результате глубокой деформации образуются складки, вытяжки, изломы ребер жесткости, разрушения целостности материала или соединения с образованием трещин, разрывов, отделением фрагментов.

Царапина - это след на поверхности, который не нарушает формы поверхности.

Задиры - повреждение, приведшее к нарушению материала поверхности.

Кузова современных легковых автомобилей представляют собой сложную пространственную систему, рассчитанную на большие динамические и статические нагрузки. Являясь несущим, кузов воспринимает нагрузки через элементы силового каркаса, а также внутренние и наружные панели.

В нормальных условиях эксплуатации кузова автомобилей надежно служат по 10 - 12 и более лет.

Необходимо иметь в виду, что при дорожно-транспортных происшествиях и при езде на повышенных скоростях по выбитым дорогам в кузове возникает остаточная деформация.

Наиболее разрушительные повреждения кузова происходят при фронтальных столкновениях, при соударениях передней частью кузова под углом 40 - 45° или сбоку. Если такие столкновения происходят между двумя движущимися навстречу транспортными средствами, то скорости их при соударении складываются. При таких столкновениях в наибольшей степени разрушается передняя часть кузова автомобиля. Действующие при этом большие динамические нагрузки в продольном, поперечном и вертикальном направлениях передаются всем смежным деталям каркаса кузова и особенно его силовым элементам и могут вызвать их деформацию даже с противоположной стороны.

Рассмотрим несколько примеров аварийной деформации кузова.

Удар нанесен в переднюю часть кузова в район левого переднего крыла, лонжерона и левой фары (Рис. 1). При таком направлении удара наиболее вероятно, что повреждения коснутся следующих кузовных деталей:

панелей рамки радиатора, щитка передка, крыльев, капота, брызговиков, передних лонжеронов, рамы ветрового окна и крыши. На рисунках это видно по линиям, указанным пунктиром.

Вместе с тем, при этом может происходить, первоначально не всегда видимая, деформация в передних, центральных и задних стойках с обеих сторон, в передней и задней левых дверях, в левом заднем крыле и даже в задней панели багажника. Направления распределения нагрузок и возможные изменения в геометрии силовых элементов каркаса кузова и его панелях указаны стрелками.

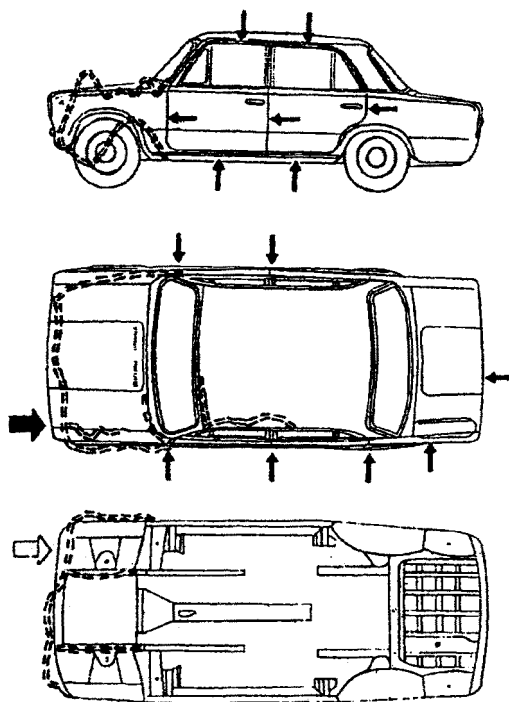


Рис. 1. Повреждения кузова при фронтальном ударе

Удар нанесен автомобилю в переднюю часть кузова под углом около 40 - 45° (Рис. 2). При таком направлении удара наиболее вероятно, что повреждения получают следующие кузовные детали:

передние крылья, капот, панель рамки радиатора, щиток передка, брызговик, передние лонжероны.

Восстановить базовые точки передней части кузова возможно методами правки. При этом необходимо и восстановление размеров по проемам передних дверей и координат передних и центральных стоек, так как силовые нагрузки при этом передавались через передние двери на передние и центральные стойки кузова, воздействовали сжимающими усилиями на порог и верхнюю часть боковины кузова.

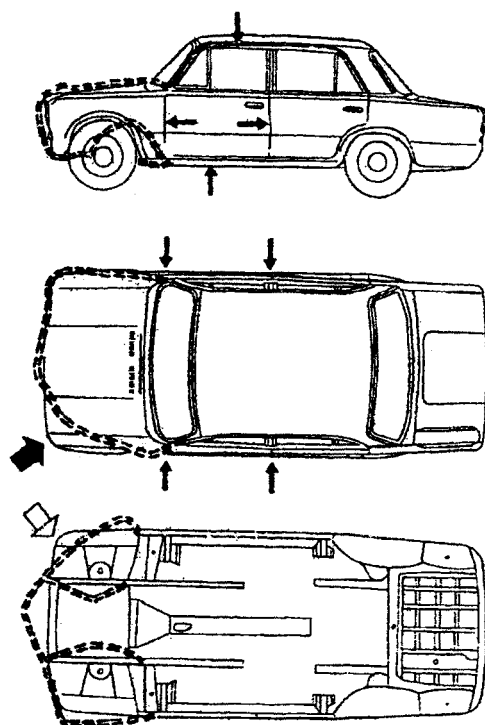


Рис. 2. Повреждения кузова при ударе в переднюю часть под углом 40 - 45°

Удар произведен сбоку в переднюю часть кузова автомобиля в районе сопряжения передней панели с передней частью лонжерона и левого крыла (Рис. 3). При таком направлении удара наиболее вероятно, что повреждения коснутся следующих кузовных деталей:

передних крыльев, рамки радиатора, щитка передка, брызговиков, лонжеронов, капота. Растягивающие усилия нарушили проем левой передней двери, сжимающие усилия вызвали деформацию в проеме правой двери и в боковине левой передней двери. Стойки передние и центральные при этом также получили значительные силовые перегрузки и имеют отклонения от своего первоначального расположения.

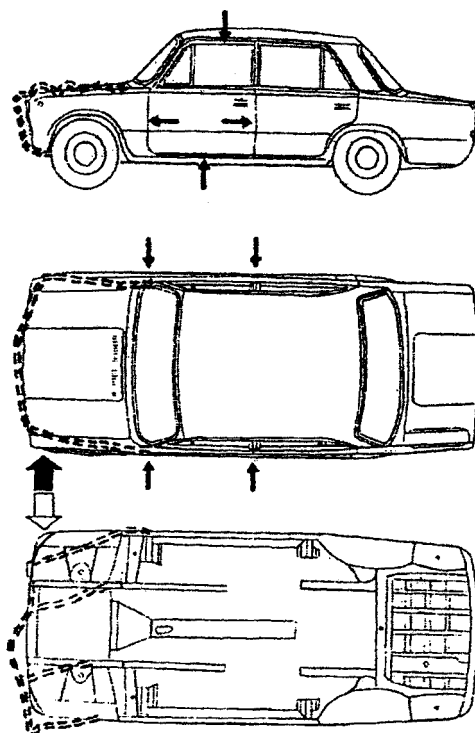


Рис. 3. Повреждения кузова при ударе сбоку в районе сопряжения передней панели с лонжероном

Удар - сбоку в переднюю стойку кузова автомобиля с левой стороны (Рис. 4). При таком направлении удара наиболее вероятно, что повреждения получат следующие кузовные детали:

левая передняя стойка, рама ветрового окна, крыша, пол и лонжероны переднего пола, рамка радиатора, щиток передка, капот, крылья, брызговики и передние лонжероны. При этом передок кузова автомобиля "ушел" влево; порог и верхняя часть правой боковины восприняли растягивающие нагрузки, центральные и задние стойки - сжимающие нагрузки; брызговик правый "отрывали" от передней стойки.

Осматривая автомобиль после аварии, наличие "скрытых" деформаций в силовых элементах кузова можно установить: по наличию перекосов в лицевых деталях, по величинам выступаний одной детали относительно другой; по нарушениям зазоров в сопряжениях проемов с дверями, капотом, крышкой багажника.

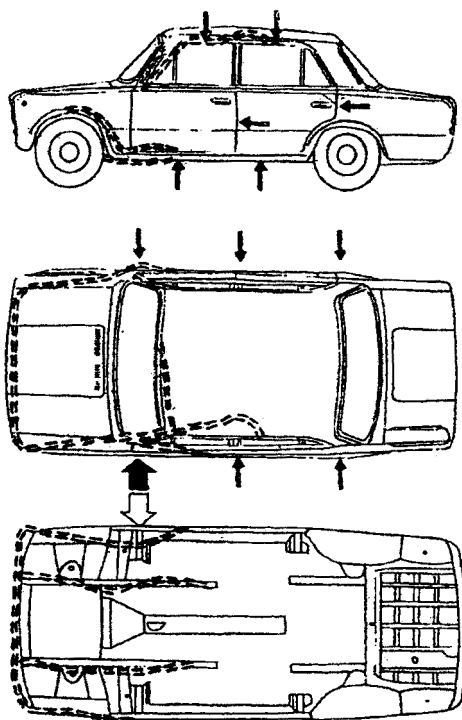


Рис. 4. Повреждения кузова при ударе сбоку

Технические условия ТУ 017207-255-00232934-2006 "Кузова автомобилей LADA, технические требования при приемке в ремонт, ремонте и выпуске из ремонта предприятиями сервисно-бытовой сети ОАО "АвтоВАЗ" предусматривают следующие виды ремонта поврежденных:

- устранение перекосов кузова;
- ремонт отдельных деталей (рихтовка, сварка);
- замена отдельных деталей кузова или их поврежденных частей;
- окраска и антикоррозионная обработка.

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

"Устранение перекосов кузова (ТУ п. 2.6.3) - это восстановление геометрических параметров проемов окон, дверей, капота, крышки багажника, лонжеронов, каркаса салона и базовых точек на основании кузова для крепления силового агрегата, трансмиссии и подвесок".

Геометрические параметры кузовов приведены в ТУ (Приложение Б). Наличие перекосов устанавливается:

- предварительно при визуальном осмотре - по косвенным признакам (затрудненное открывание-закрывание дверей, неравномерность зазора по периметру дверей и т.п.) с обязательным замером диагоналей проемов и фиксацией результатов в Акте осмотра;

- окончательно - путем замера на стапеле соответствующих проемов или местоположения базовых точек крепления силового агрегата, подвесок (мостов) и узлов трансмиссии на основании каркаса несущего кузова.

3.3. Устранение перекосов проемов и кузова должно выполняться перед рихтовкой и ремонтом лицевых панелей.

3.4. Допускается производить устранение перекосов кузова как с лицевыми панелями (крыльями, боковинами, панелями передка и задка, крыши), так и при отсоединенных лицевых панелях.

3.6. В зависимости от степени деформации кузова ВАЗом устанавливается следующая классификация перекосов:

- перекося проема;
- несложный перекося кузова;
- перекося кузова средней сложности;
- сложный перекося кузова;
- перекося кузова особой сложности.

3.7. В зависимости от степени повреждения и (или) коррозионного разрушения кузовной детали ВАЗом предусматриваются следующие виды ремонта при снятых узлах и деталях, препятствующих проведению рихтовочных, сварочных и окрасочных работ:

- ремонт 0 - устранение повреждений на лицевых поверхностях кузова без повреждения окраски;
- ремонт 1 - устранение повреждений в легкодоступных местах (до 20% поверхности детали);
- ремонт 2 - устранение повреждений со сваркой или ремонт 1 на поверхности детали, деформированной до 50%;
- ремонт 3 - устранение повреждений со вскрытием и сваркой, частичной реставрацией <*> детали до 30%;
- ремонт 4 - устранение повреждений с частичной реставрацией <*> детали на поверхности свыше 30%;

<*> Частичная реставрация детали - это устранение повреждений вытяжкой или правкой, с усадкой металла; вырезка участков, не поддающихся ремонту; изготовление ремонтных вставок из выбракованных деталей кузова или листового металла с приданием ему формы восстанавливаемой детали.

- Частичная замена - замена поврежденной детали кузова ремонтной вставкой <*> (из номенклатуры запасных частей или изготовленной из последних);

<*> Частичная замена чаще всего производится при повреждении узких и длинных деталей (поперечины, лонжероны, боковины), когда экономически целесообразнее производить замену не всей детали, а только ее поврежденной части.

- Замена - замена поврежденной детали кузова деталью из запчастей <*>.

<*> Замена детали кузова производится в случае ее неремонтопригодности или экономической нецелесообразности ее ремонта.

- Крупноблочный ремонт - замена поврежденной части кузова блоками деталей от выбракованных кузовов с разметкой, отрезкой, подгонкой, вытяжкой, рихтовкой, сваркой последних.

Ремонт кузова зачастую связан с необходимостью выполнения арматурных работ по разборке, сборке, снятию, установке узлов, деталей. Перечень арматурных работ приводится в технологии технического обслуживания и ремонта соответствующего АМТС.

К арматурным работам чаще всего относятся:

разборка, сборка:

- дверей передних, задних и задка;
- снятие и установка:
- капота и его механизмов;
- аккумулятора;
- крышки багажника и ее механизмов;
- стекол ветрового, заднего и боковых;
- фонарей задних;
- бамперов переднего и заднего;
- антенны, динамиков, радиоприемника, магнитолы, проигрывателя;
- отопителя;
- панели приборов;
- обивки крыши;
- ремней безопасности;
- сиденьев;
- блок-фар.

Трудоемкости работ по ремонту (замене) кузовных деталей и устранению перекосов кузова, как правило, не учитывают трудоемкости работ по снятию-установке узлов и деталей, препятствующих проведению ремонтных работ.

В трудоемкостях по замене кузовных деталей учтены следующие работы: отсоединение и снятие старой детали, устранение остатков металла, рыхлой и пластовой ржавчины (коррозии), рихтовка сопрягаемых кромок, подгонка и приварка новой детали, зачистка сварочных точек и швов, выравнивание поверхностей наполнителями и шлифовка дефектных мест. ("Трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ" Общие положения п. 9. Тольятти 2005 г.)

6.7. Составление Акта осмотра

В результате осмотра специалистом определяются и фиксируются в соответствующих разделах Акта осмотра все необходимые для оценки сведения об объекте оценки, все без исключения (если иное не оговорено в Договоре) повреждения, дефекты, а также выводы специалиста о необходимых ремонтных воздействиях и возможной причине возникновения обнаруженных повреждений.

6.7.1. Идентификационный раздел.

В идентификационный раздел заносятся:

- реальные, а не указанные в представленных документах, номера автотранспортного средства и его агрегатов (регистрационный номер, идентификационный номер VIN, номер кузова, номер рамы, номер двигателя и т.п.);
- пробег по одометру;
- для АМТС, которые находятся на гарантийном обслуживании или которые ремонтируются и обслуживаются у официального дилера или на фирменной СТОА, необходимо сделать специальную подтверждающую запись;
- комплектация автотранспортного средства, наличие дополнительного, внештатного, тюнингового оборудования.

6.7.2. Раздел "При осмотре установлено".

В раздел "При осмотре установлено" заносится следующая информация, исправление которой недопустимо:

производилась ли замена узлов, агрегатов и дорогостоящих комплектующих изделий; подвергалось ли транспортное средство кузовному ремонту ранее и каков его объем, характер и качество;

наличие на автотранспортном средстве эксплуатационных дефектов, в первую очередь, наличие коррозии металла (поверхностной, глубокой или сквозной);

наличие на автотранспортном средстве аварийных повреждений (деформаций, царапин, задиров и т.п.), их вид, характер, степень сложности, размер и места расположения.

Повреждения можно классифицировать по времени возникновения:

- относящиеся к данному Происшествию;
- полученные в других Происшествиях.

Специалист, проводящий осмотр, должен сделать вероятностные выводы о принадлежности обнаруженных повреждений к данному происшествию и сделать в Акте осмотра соответствующую запись следующего характера:

"С большой долей вероятности можно предположить, что установленные при осмотре повреждения автомобиля могут являться следствием ДТП, зафиксированном в прилагаемой Справке ГИБДД. Повреждения, по поводу которых можно предположить, что они не являются следствием этого ДТП, помечаются в разделе "Выводы" двумя звездочками ***".

Дефекты можно классифицировать следующим образом:

- полученные вследствие правильной эксплуатации и хранения АМТС;
- полученные вследствие неправильной эксплуатации и хранения АМТС;
- явившиеся результатом некачественно проведенных ремонтных работ.

Так как описание повреждений, дефектов не всегда дает полного представления о них, то сведения о повреждениях, дефектах необходимо сопровождать соответствующими фотографиями, видеосъемкой, зарисовками, эскизами, схемами и т.п.

В этот раздел нежелательно включать выводы и предложения о возможности, методах, способах восстановления АМТС (замена или ремонт деталей, величина трудоемкости ремонта, его технология и т.п.).

Повреждения, с большой степенью вероятности относящиеся к рассматриваемому происшествию, желательно включать в акт осмотра с указанием их наличия или отсутствия в справке ГИБДД. Также необходимо указывать повреждения, с большой степенью вероятности, не относящиеся к данному происшествию.

Наличие сильной коррозии металла либо иных дефектов эксплуатации ТС, влияющих в значительной степени на технологию, стоимость ремонта, необходимо отметить в акте осмотра.

После заполнения в "Акте осмотра" раздела "При осмотре установлено" этот раздел подписывается специалистом, производящим осмотр, а после ознакомления - присутствующими при осмотре заинтересованными лицами. Все подписанты должны иметь возможность изложить в Акте осмотра свое особое мнение, замечания.

При оформлении Акта осмотра и других документов необходимо пользоваться терминологией, принятой в нормативной, технической, технологической документации: в руководстве по технологии ремонта, руководстве по техническому обслуживанию и ремонту, в каталогах запасных частей и другой технической литературе.

Каждой поврежденной детали должна соответствовать отдельная строка раздела и, по возможности, фотография.

Осмотр должен проводиться системно, последовательно. Одним из вариантов последовательности осмотра может быть схема, основанная на принципе перехода от одной осматриваемой группы деталей к другой только после завершения описания всех поврежденных деталей, входящих в одноименную группу. Последовательность чередования групп выбирается специалистом, а очередность подгрупп - желательно в соответствии с возрастанием их порядкового номера. Предложенный порядок осмотра позволяет избежать пропусков поврежденных деталей при осмотре и очень удобен при расчете калькуляции ремонта, особенно если он выполняется с использованием компьютера.

Например, сначала мы осматриваем детали 28 группы (рама, защитные элементы кузова), затем 84 группы (оперение) и т.д.

Особо следует обратить внимание на фиксацию в Акте осмотра перекосов. Наличие перекосов устанавливается:

- предварительно при визуальном осмотре - по косвенным признакам (затрудненное открывание-закрывание дверей, неравномерность зазора по периметру дверей и т.п.) с обязательным замером диагоналей проемов и фиксацией результатов в Акте осмотра;

- окончательно при инструментальном осмотре - путем замера на стапеле соответствующих проемов или местоположения базовых точек крепления силового агрегата, подвесок (мостов) и узлов трансмиссии на основании каркаса несущего кузова.

6.7.3. Раздел "Выводы".

Для рекомендаций по ремонту транспортного средства в Акте осмотра предназначен раздел "Выводы". Этот раздел заполняется специалистом без обсуждения и согласования с другими участниками осмотра, после анализа технической возможности и экономической целесообразности проведения предполагаемых работ.

Прежде чем приступить к составлению выводов, специалист должен проанализировать представленные милицейские документы, фиксирующие события Происшествия, в результате которого а/м получил повреждения.

Целью исследования милицейских документов является:

- помощь в воссоздании картины Происшествия;

- помощь в классификации повреждений а/м на те, которые вероятнее всего могут относиться (не относиться) к данному Происшествию.

Необходимо учитывать, что повреждения всех лицевых панелей, наружных деталей а/м (двери, крылья, бамперы, фары, фонари, стекла, глушители, молдинги и т.п.) вероятнее всего не могут относиться к данному Происшествию, если эти повреждения не зафиксированы в милицейских документах.

При первичном осмотре АМТС не всегда имеется возможность выявить все повреждения, дефекты. В таких случаях все предположения по скрытым повреждениям, дефектам должны быть зафиксированы в Акте осмотра и документе, выдаваемом заинтересованной организацией (лицу), но они не должны отражаться в стоимости ремонта до их окончательного установления при последующих осмотрах АМТС. В расчет стоимости ремонта могут быть включены необходимые контрольно-диагностические операции.

По согласованию с заказчиком Акт осмотра может не составляться. В этом случае все необходимые данные вносятся в отчет.

Таблица 4.3.1

Предварительное определение износа АМТС по его техническому состоянию <*>

<*> На подлежащие замене при восстановительном ремонте комплектующие изделия (детали, узлы и агрегаты) при расчете убытков, возмещаемых страхователем в рамках ОСГО, не может начисляться износ свыше 80 процентов их стоимости (пункт 2.2 статьи 12 Закона "Об ОСГО").

Описание технического состояния АМТС	Оценка состояния	Износ (И), % физ
Новое, не зарегистрированное в органах ГИБДД, в отличном состоянии, после	Новое	$0 \leq I < 10$ физ

выполнения предпродажной подготовки, без признаков эксплуатации		
Практически новое, на гарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания и не требующее ремонта или замены каких-либо частей	Очень хорошее	10 ≤ И < 25 физ
На послегарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, не требующее текущего ремонта или замены каких-либо частей	Хорошее	25 ≤ И < 40 физ
С выполненными объемами технического обслуживания, требующее текущего ремонта или замены некоторых деталей; имеющее незначительные повреждения лакокрасочного покрытия	Удовлетворительное	40 ≤ И < 60 физ
Пригодно для дальнейшей эксплуатации. Требуется выполнения работ по текущему ремонту агрегатов, кузова, частичного восстановления наружной окраски	Условно пригодное	60 ≤ И < 75 физ
Находится в эксплуатации. Требуется значительного ремонта: номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), восстановления значительной части лакокрасочного покрытия. Требуемый ремонт все еще экономически целесообразен	Неудовлетворительное	75 ≤ И < 80 физ
Находится в критическом состоянии или выведено из эксплуатации. Требуемый ремонт уже экономически нецелесообразен	Предельное	80 ≤ И < 100 физ

6.8. Перечень документов, использованных в разделе.

Осмотр автотранспортного средства проводится на основании следующих законодательных и нормативных актов:

- Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ п. 2, 3 ст. 12;
- Постановление Правительства РФ N 238 от 24.04.2003 "Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств" п. 2;
- ТУ 017207-255-00232934-2006 "Кузова автомобилей LADA, технические требования при приемке в ремонт, ремонте и выпуске из ремонта предприятиями сервисно-сбытовой сети ОАО "АвтоВАЗ", Тольятти, 2006 г.;
- "Автомобили ВАЗ. Технология технического обслуживания и ремонта" в 6-и томах. Тольятти, 1985 - 2001 гг.;
- "Автомобили ВАЗ. Кузова. Технология ремонта, окраски и антикоррозионной защиты". Часть 1, 2. Тольятти, 2002 г., - далее по тексту "Технология ремонта кузовов. Часть 1 (2)";
- "Трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ". Тольятти, 1997 - 2008 гг.

7. РЕМОНТ АМТС

7.1. Требования к объему и качеству ремонта.

К качеству технического обслуживания и ремонта АМТС согласно ст. 18 Закона "О безопасности дорожного движения" предъявляются следующие требования: транспортные средства, прошедшие техническое обслуживание и ремонт, должны отвечать требованиям, регламентирующим техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в

дорожном движении, в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, что подтверждается соответствующим документом, выдаваемым исполнителем названных работ и услуг (п. 4).

7.2. Определение норм, правил, процедур, технологии, объема ремонта.

Статья 18 "Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения при техническом обслуживании и ремонте транспортных средств" Закона "О безопасности дорожного движения" (N 196-ФЗ, 10.12.1995) гласит:

"1. Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в целях содержания их в исправном состоянии должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

2. Нормы, правила и процедуры технического обслуживания и ремонта транспортных средств устанавливаются заводами - изготовителями транспортных средств с учетом условий их эксплуатации.

3. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны иметь сертификат соответствия на выполнение этих работ и услуг и обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами.

4. Транспортные средства, прошедшие техническое обслуживание и ремонт, должны отвечать требованиям, регламентирующим техническое состояние и оборудование транспортных средств, участвующих в дорожном движении, в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения, что подтверждается соответствующим документом, выдаваемым исполнителем названных работ и услуг".

При определении объема окрасочных работ специалист должен исходить из необходимости полной (а не частичной) окраски всех замененных и подвергшихся сварке, рихтовке, правке окрашиваемых деталей до видимой линии их раздела с сопряженной деталью, а также сопряженных деталей, если их окрашенная поверхность повреждается в результате соединения сваркой. Частичная окраска "пятном с переходом" возможна только по рекомендации завода-изготовителя.

Согласно "Автомобили ВАЗ. Кузова. Технологии ремонта. (Часть 2, стр. 232)", Тольятти, 2003 г.: "Метод окраски "пятном с переходом" целесообразно применять в следующих случаях:

- зона повреждения не должна иметь деформации металла;
- площадь повреждения не должна быть более 3...5 кв. см;
- количество повреждений на панели не более двух (иначе более экономично перекрашивать всю панель);...
- если поверхность расположена горизонтально, то повреждение, устраняемое "пятном с переходом", не должно быть далее 12 - 15 см от угла или края панели".

Специалист принимает решение о замене кузова, кабины, лицевых панелей, двигателя, коробки передач, раздаточной коробки, коробки отбора мощности, ведущих мостов, межосевых дифференциалов, колесных редукторов, рулевого механизма, гидроусилителя руля, топливного насоса высокого давления, любых других узлов, агрегатов, деталей автомобиля, а для специального и специализированного транспорта - агрегатов и механизмов, размещенных на шасси базового АМТС, только при экономической нецелесообразности (см. раздел "Экономическая целесообразность ремонта АМТС") или технической невозможности их восстановления, руководствуясь требованиями нормативных документов, действующих в Российской Федерации, и технической документацией предприятий - изготовителей АМТС, регламентирующих нормы технического состояния и безопасности эксплуатации.

Решению о замене конструктивно сложных, дорогостоящих комплектующих изделий, как правило, должна предшествовать их дефектовка.

7.3. Перечень документов, использованных в разделе.

При написании данного раздела были использованы следующие законодательные, нормативные акты и руководящие документы:

- Гражданский кодекс РФ, ст. 15, п. 2, ст. 1064, ст. 1082;
- Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" от 10.12.1995 N 196-ФЗ, ст. 18 п. 2, 3;
- Постановление Правительства РФ N 238 от 24.04.2003 "Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств", п. 63;
- ГОСТ 12.3.017-79 "Ремонт и техническое обслуживание автомобилей. Общие требования безопасности" п. 2.3, п. 2.12;
- ВППБ 11-01-96 "Правила пожарной безопасности для предприятий автотранспорта", п. 12.1.2, п. 12.1.4, п. 12.5.2;
- ТУ 37.101.0167-97 "Приемка в ремонт, ремонт и выпуск из ремонта автомобилей ВАЗ предприятиями автотехобслуживания", п. 1.3, п. 1.11;

- РД "Автомобили ВАЗ. Кузова. Технология ремонта, окраски и антикоррозионной защиты", г. Тольятти, 2002 г. Часть 1, ТИ 3100.25100.80014, стр. 149, п. 1.8;
- Нормативы "Трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ". Общие положения п. 10. Тольятти, 2005 г.

8. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ИЗНОСА АМТС И ИХ КОМПЛЕКТУЮЩИХ

Согласно п. 5 Постановления Правительства РФ от 24 мая 2010 г. N 361 "Правила установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" (далее по тексту - "Правила установления размера расходов...") "...Износ является показателем, характеризующим относительную потерю стоимости комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства в процессе эксплуатации".

Следовательно, применительно к оценке объекта, износ (И) означает потерю стоимости объекта оценки вследствие:

- его эксплуатации или длительного хранения (физический износ);
- развития научно-технического прогресса, приведшего к выпуску более совершенных конструкций (функциональное устаревание или моральный износ);
- падения спроса пользователей (экономическое или внешнее устаревание).

Величина износа определяется по формуле:

$$И = \left((C_o - C_t) / C_o \right) \times 100\%, \text{ проценты (4.1)}$$

где: И - износ объекта оценки, проценты;

C_o - стоимость нового аналогичного объекта оценки на момент оценки, руб.;

C_t - стоимость объекта оценки на момент оценки, руб.

Очевидно, что величина износа не может превышать 100%:

$$И \leq 100\%, \text{ (4.2)}$$

а для работоспособного объекта величина износа меньше 100%:

$$И < 100\%, \text{ (4.3)}$$

Согласно п. 2.2 ст. 12 Закона "Об ОСГО" - "...износ комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), подлежащих замене при восстановительном ремонте, ... не может начисляться... свыше 80 процентов их стоимости".

Износ АМТС и их комплектующих можно представить в виде суммы трех видов износа:

$$И = И_{\text{физ}} + И_{\text{ф}} + И_{\text{эк}}, \text{ проценты (4.4)}$$

где: $И_{\text{физ}}$ - естественный физический износ, проценты;

$И_{\text{ф}}$ - функциональный (моральный) износ, проценты;

$И_{\text{эк}}$ - экономическое устаревание, проценты.

В зависимости от количества (величины выборки) объектов-аналогов, представленных на рынке, и вне зависимости от сферы применения (коммерческая, производственная или какая-либо иная) применяются два метода расчета величины износа.

При расчете величины износа для объектов, достаточно широко, по статистическим критериям, представленным на рынке, применяются различные экономико-статистические методы (регрессионный, корреляционный, дисперсионный и т.п.), которые позволяют рассчитать степень износа объекта оценки в зависимости от изменения его стоимости.

В противном случае, когда невозможно из-за недостаточности представленных на данном рынке количества аналогов применить какой-либо статистический метод (например, для редких и эксклюзивных автомобилей, для некоторых праворульных автомобилей в Московском регионе или для отечественных и европейских в Дальневосточном регионе и т.п.), при расчете величины износа применяются эмпирические зависимости, позволяющие рассчитать износ объекта с учетом его возраста, срока службы, пробега и других временных факторов.

8.1. Разновидности износа.

Износ подразделяется на:

- устранимый - износ, который возможно исправить технически и это целесообразно экономически;

- неустрашимый - износ, который невозможно устранить из-за конструктивных особенностей объекта или нецелесообразно устранять по экономическим соображениям, так как расходы на устранение превышают стоимость объекта.

Физическим износом объекта называется изменение размеров, формы или состояния поверхностей, физико-механических, химических, электротехнических свойств материалов в процессе эксплуатации, аварии или длительного хранения. Физический износ вызывает частичную или полную потерю работоспособности объекта или его привлекательности и, как следствие, означает частичную или полную потерю стоимости объекта.

Естественным (нормальным) физическим износом называют износ, который возникает при правильных (с соблюдением рекомендаций завода-изготовителя) эксплуатации или хранении объекта.

В случае, если не определен конкретный вид физического износа, то "по умолчанию" подразумевается естественный физический износ.

Аварийным физическим износом называют износ, возникший в результате нештатной ситуации (ДТП, воздействие внешних сил и т.п.), а также при нарушении правил эксплуатации.

Способом устранения физического износа является ремонт.

Функциональным устареванием (моральным износом) называется потеря стоимости объекта, вызванная появлением новых, конструктивно более совершенных, аналогичных объектов. Способом устранения функционального устаревания является модернизация объекта.

Экономическое (внешнее) устаревание - потеря стоимости, обусловленная влиянием внешних факторов, таких как изменение спроса потребителей. Оно может быть вызвано общеэкономическими и внутриотраслевыми изменениями, приводящими к резкому, катастрофическому падению спроса на определенные объекты (например, падение спроса и цен в 90-х годах на грузовые автомобили ЗИЛ-130 и ГАЗ-53). Экономическое устаревание является неустрашимым видом износа.

8.2. Определение износа для объектов, широко представленных на региональном рынке.

Мерой износа объекта оценки, как отмечалось ранее, является величина потери его стоимости, которая определяется по формуле (4.1):

$$И = (C_0 - C_t) / C_0 \times 100\%, \text{ проценты (4.1)}$$

где: И - износ объекта оценки, проценты;

C_0 - стоимость нового аналогичного объекта оценки на момент оценки, руб.;

C_t - стоимость объекта оценки на момент оценки, руб.

Учитывая, что при осмотре без применения специализированного оборудования в большинстве случаев невозможно определить величину индивидуального износа заменяемых в процессе ремонта комплектующих АМТС (деталей, узлов, агрегатов), включая стекла, рассеиватели фар, фонари, пластмассовые бамперы, ремни безопасности, электропроводку и т.д., износ комплектующих (снижение их стоимости) принимается равным износу транспортного средства.

Котировочную стоимость АМТС на момент оценки можно определить из различных справочников (например, ежемесячник "Прайс-Н") или воспользовавшись математической (регрессионной) моделью, построенной для данного рынка на момент оценки.

Для перехода от котировочной стоимости (C_0) к стоимости объекта оценки необходимо ввести поправочный коэффициент, учитывающий отклонение эксплуатационных характеристик объекта оценки от средних, для данной модели, эксплуатационных показателей (пробег, состояние и т.п.), т.е.:

$$C_t = K_{\text{пр}} \times K_c \times C_0, \text{ (4.1.1)}$$

где: C_t - стоимость объекта оценки на момент оценки, руб.;

$K_{\text{пр}}$ - коэффициент корректировки по пробегу (исчисляемый из расчета 0,25% за 1000 км перепробега или 0,1% за 1000 км недопробега соответственно);

K_c - коэффициент корректировки по состоянию АТС (определяется оценщиком экспертным путем).

8.3. Определение износа для объектов, имеющих на региональном рынке незначительное число аналогов.

Износ объекта оценки, независимо от его принадлежности физическому лицу либо хозяйствующему субъекту, можно определить по формуле:

$$И = И_{\text{физ}} + И_{\text{ф}} + И_{\text{эк}}, \text{ проценты (4.5)}$$

где: $И_{\text{физ}}$ - естественный физический износ, проценты;

$И_{\text{ф}}$ - функциональный (моральный) износ, проценты;

$И_{\text{эк}}$ - экономическое устаревание, проценты.

8.3.1. Общий случай определения величины естественного физического износа.

Величина естественного физического износа определяется по формуле:

$$И_{\text{физ}} = (И_{\text{б}} + И_{\text{к}}) \times A, \text{ проценты (4.6)}$$

где: $И_{\text{физ}}$ - естественный физический износ, проценты;

$И_{\text{б}}$ - базовое значение износа объекта, определяемое его сроком службы, проценты;

$И_{\text{к}}$ - корректирующее по пробегу значение износа, определяемое величиной отклонения фактического пробега для оцениваемой модели АМТС от среднегодового, проценты;

A - коэффициент корректирования износа, учитывающий тип населенного пункта, в котором эксплуатировался объект (таблица 4.4).

В свою очередь:

$$И_{\text{к}} = И_1 \times (\Pi_{\text{ф}} - \Pi_{\text{с}} \times D_{\text{ф}}), \text{ проценты (4.8)}$$

где: $И_1$ - коэффициент корректирования износа в зависимости от величины отклонения фактического пробега АМТС от среднегодового (равный 0,25% за 1000 км перепробега или 0,1% за 1000 км недопробега соответственно);

$\Pi_{\text{ф}}$ - фактический пробег АМТС с начала эксплуатации, тыс. км;

$D_{\text{ф}}$ - фактический срок службы, лет;

$\Pi_{\text{с}}$ - среднегодовой пробег, тыс. км.

$$И_{\text{б}} = И_2 \times D_{\text{ф}}, \text{ проценты (4.9)}$$

где: $И_2$ - величина износа АМТС за год эксплуатации (значения износа для различного типа АМТС приведены ниже в таблицах), проценты.

Подставив в формулу (4.6) значения $И_{\text{б}}$, $И_{\text{к}}$ из формул (4.8) и (4.9), получим:

$$И_{\text{физ}} = (И_2 \times D_{\text{ф}} + И_1 \times (\Pi_{\text{ф}} - \Pi_{\text{с}} \times D_{\text{ф}})) \times A, \text{ проценты (4.10)}$$

Значение фактического пробега ($\Pi_{\text{ф}}$) определяется по показаниям одометра и учетным документам.

В сомнительных случаях определяется расчетным путем по среднегодовому пробегу АМТС. В этом случае формула (4.10) упростится и примет вид:

$$И_{\text{физ}} = (И_2 \times D_{\text{ф}}) \times A, \text{ проценты (4.11)}$$

Для определения срока службы АМТС (D_{ϕ}) используются данные паспорта АМТС, свидетельства о регистрации, договора купли-продажи, контракта на поставку или аналогичные документы.

Если на предъявленном транспортном средстве в процессе его эксплуатации была произведена и документально или фактически установлена замена, установка или ремонт отдельных дорогостоящих комплектующих изделий, необходимо определить их индивидуальный износ для последующей корректировки стоимости АМТС.

Примечание 1: к дорогостоящим относятся комплектующие изделия, цена каждого из которых превышает 3% от стоимости АМТС.

8.3.2. Применение норм амортизационных отчислений для расчета величины естественного физического износа для АМТС, принадлежащих хозяйствующим субъектам.

При определении износа АМТС, используемых хозяйствующими субъектами, в некоторых случаях могут применяться нормы амортизационных отчислений.

$$I_{\text{физ}} = I_{2A} \times D_{\phi} + I_{1A} \times \Pi_{\phi}, \text{ проценты (4.12)}$$

где: I_{2A} - годовая норма амортизационных отчислений, проценты;

I_{1A} - километровая норма амортизационных отчислений, проценты.

В случае отсутствия норм амортизационных отчислений на специализированные или специальные АМТС, рекомендуется определять износ отдельно для базового АМТС (шасси) и навесного оборудования.

8.4. Определение физического износа комплектующих при повторных (рецидивных) повреждениях.

При определении величины износа комплектующих, которые ранее уже подвергались ремонтным воздействиям (рецидивные повреждения), необходимо учитывать, что они, как правило, имеют повышенный (дополнительный) физический износ, величина которого определяется экспертным путем. Величина износа комплектующих, которые ранее уже подвергались ремонтным воздействиям, определяется по формуле:

$$I_{\text{физ.рец}} = I_{\text{физ}} + I_{\text{физ.доп}}, \text{ проценты (4.13)}$$

где: $I_{\text{физ.доп}}$ - дополнительный физический износ комплектующих, подвергавшихся ранее ремонтным воздействиям, проценты.

Итоговая величина износа работоспособных комплектующих, которые ранее уже подвергались ремонтным воздействиям, должна быть менее 100 процентов:

$$I_{\text{физ.рец}} < 100\%, \text{ (4.14)}$$

8.5. Определение износа на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств, застрахованных по ОСГО, в соответствии с "Правилами установления размера расходов...".

Постановление Правительства РФ от 24.05.2010 N 361 "Об утверждении Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств" определила особые правила расчета износа для разных групп запчастей.

8.5.1. Определение износа для комплектующих изделий, при неисправности которых запрещается движение транспортных средств (нулевой износ).

Согласно п. 16 "Правил установления размера расходов..." - "Для комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), при неисправности которых в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения запрещается движение транспортных средств, а подтверждение соответствия должно осуществляться в форме обязательной сертификации, а также для подушек безопасности и ремней безопасности транспортных средств принимается нулевое значение износа.

Номенклатура комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), для которых устанавливается нулевое значение износа, утверждается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта".

8.5.2. Определение износа кузова транспортного средства, изготовленного из металлов и (или) их сплавов.

Согласно п. 17 "Правил установления размера расходов..." - "Износ кузова транспортного средства, изготовленного из металлов и (или) их сплавов, рассчитывается по следующей формуле:

$$И_{\text{куз}} = 100 \times \left[1 - e^{-\frac{4 \times T_{\text{куз}}}{20 + 4 \times T_{\text{ск}}}} \right],$$

где: $И_{\text{куз}}$ - износ кузова транспортного средства (процентов);

e - основание натуральных логарифмов (e приблизительно 2,72);

$T_{\text{куз}}$ - возраст кузова транспортного средства (лет);

$T_{\text{ск}}$ - гарантия от сквозной коррозии кузова производителя транспортного средства (лет)".

8.5.3. Определение износа шин.

Согласно п. 18 "Правил установления размера расходов..." - "Износ шины транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:

$$И_{\text{ш}} = \frac{H_{\text{н}} - H_{\text{ф}}}{H_{\text{н}} - H_{\text{доп}}} \times 100\%,$$

где: $И_{\text{ш}}$ - износ шины (процентов);

$H_{\text{н}}$ - высота рисунка протектора новой шины (миллиметров);

$H_{\text{ф}}$ - фактическая высота рисунка протектора шины (миллиметров);

$H_{\text{доп}}$ - минимально допустимая высота рисунка протектора шины в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации (миллиметров).

Износ шины дополнительно увеличивается для шин с возрастом от 3 до 5 лет - на 15 процентов, свыше 5 лет - на 25 процентов.

8.5.4. Определение износа аккумуляторной батареи.

Согласно п. 19 "Правил установления размера расходов..." - "Износ аккумуляторной батареи транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:

$$И_{\text{ак}} = \frac{T_{\text{ак}}}{T_{\text{(н)}}_{\text{ак}}} \times 100\%,$$

где: $И_{\text{ак}}$ - износ аккумуляторной батареи (процентов);

$T_{\text{ак}}$ - возраст аккумуляторной батареи (лет);

$T_{\text{(н)}}_{\text{ак}}$ - нормативный срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания) (лет).

Нормативный срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания) принимается равным:

4 годам - при среднегодовом пробеге транспортного средства до 40 тыс. километров включительно;

3 годам - при среднегодовом пробеге транспортного средства более 40 тыс. километров.

8.5.5. Определение износа комплектующих изделий, изготовленных из пластмасс.

Согласно п. 20 "Правил установления размера расходов..." - "Износ комплектующих изделий, изготовленных из пластмассы, рассчитывается по следующей формуле:

$$И_{\text{пл}} = 100 \times \left[1 - e^{-0,1 \times T_{\text{пл}}} \right],$$

где: $И_{\text{пл}}$ - износ комплектующего изделия, изготовленного из пластмассы (процентов);

e - основание натуральных логарифмов (e приблизительно 2,72);

$T_{\text{пл}}$ - возраст комплектующего изделия, изготовленного из пластмассы (лет).

8.5.6. Определение износа остальных комплектующих изделий.

Согласно п. 21 "Правил установления размера расходов..." - "Износ остальных комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:

$$I_{\text{ки}} = 100 \times \left[1 - e^{-(\Delta T \times T_{\text{ки}} + \Delta L \times L_{\text{ки}})} \right],$$

где: $I_{\text{ки}}$ - износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) (процентов);
 e - основание натуральных логарифмов (e приблизительно 2,72);
 ΔT - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) его возраста;
 $T_{\text{ки}}$ - возраст комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) (лет);
 ΔL - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) величины пробега транспортного средства с этим комплектующим изделием;
 $L_{\text{ки}}$ - пробег транспортного средства с комплектующим изделием (деталью, узлом и агрегатом) (тыс. километров).
Значения коэффициентов ΔT и ΔL для различных видов транспортных средств приведены в приложении.

Приложение

ЗНАЧЕНИЯ КОЭФФИЦИЕНТОВ ΔT И ΔL ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Вид транспортного средства		Коэффициенты	
		Дельта T	Дельта L
1.	Легковые автомобили, страной происхождения которых является Российская Федерация	0,055	0,0028
2.	Грузовые бортовые автомобили, страной происхождения которых является Российская Федерация	0,08	0,0024
3.	Автомобили-тягачи, страной происхождения которых является Российская Федерация	0,072	0,0016
4.	Автомобили-самосвалы, страной происхождения которых является Российская Федерация	0,12	0,002
5.	Специализированные автомобили, страной происхождения которых является Российская Федерация	0,11	0,0016
6.	Автобусы, страной происхождения которых является Российская Федерация	0,122	0,0008
7.	Легковые автомобили, странами происхождения которых являются государства Европы, включая Турцию	0,04	0,002
8.	Легковые автомобили, странами происхождения которых являются государства Северной Америки и Южной Америки	0,044	0,0024
9.	Легковые автомобили, странами происхождения которых являются государства Азии (кроме Японии)	0,05	0,0026

10.	Легковые автомобили, страной происхождения которых является Япония	0,036	0,0016
11.	Грузовые автомобили иностранного производства	0,072	0,0017
12.	Автобусы иностранного производства	0,096	0,0008
13.	Прицепы и полуприцепы, страной происхождения которых является Российская Федерация, для грузовых автомобилей	0,096	0
14.	Прицепы и полуприцепы иностранного производства для грузовых автомобилей	0,08	0
15.	Прицепы для легковых автомобилей и жилых автомобилей (типа автомобиль-дача)	0,048	0
16.	Мотоциклы, страной происхождения которых является Российская Федерация	0,095	0
17.	Мотоциклы иностранного производства	0,055	0
18.	Сельскохозяйственные тракторы, страной происхождения которых является Российская Федерация	0,16	0
19.	Сельскохозяйственные тракторы (80 - 100 л.с.) иностранного производства	0,055	0
20.	Прочие тракторы иностранного производства	0,088	0
21.	Прочая самоходная сельскохозяйственная техника и машины	0,12	0
22.	Автогрейдеры	0,126	0
23.	Погрузчики фронтальные одноковшовые	0,124	0
24.	Экскаваторы одноковшовые	0,08	0
25.	Катки дорожные	0,085	0
26.	Прочая самоходная дорожно-строительная техника и машины	0,11	0
27.	Аэродромная самоходная техника и машины	0,1	0
28.	Землеройная самоходная техника и машины	0,08	0
29.	Коммунальная самоходная техника и машины	0,13	0
30.	Лесозаготовительная самоходная техника и машины	0,11	0
31.	Пожарная самоходная техника и машины	0,15	0
32.	Строительная самоходная техника и машины	0,06	0
33.	Самоходная техника и машины для нефтедобычи и нефтепереработки	0,18	0

8.5.7. Определение возраста пробега, возраста транспортного средства и его комплектующих.

Согласно п. 22 "Правил установления размера расходов..." - "Если комплектующее изделие (деталь, узел и агрегат) не заменялось с начала эксплуатации транспортного средства, его возраст принимается равным возрасту транспортного средства, а пробег транспортного средства с этим комплектующим изделием принимается равным пробегу транспортного средства с начала эксплуатации.

Если по результатам независимой технической экспертизы транспортного средства установлено или имеется документальное подтверждение (запись в паспорте транспортного средства, оплаченный заказ-наряд авторемонтной организации, маркировка организации-изготовителя, даты выпуска комплектующего изделия и т.п.) того, что комплектующее изделие (деталь, узел и агрегат) было установлено при замене, произведенной до даты дорожно-транспортного происшествия, его возраст принимается равным разности между датой дорожно-транспортного происшествия и датой предыдущей замены, а пробег транспортного средства с этим комплектующим изделием принимается равным разности между пробегом транспортного средства на дату дорожно-транспортного происшествия и пробегом на дату предыдущей замены комплектующего изделия.

Возраст комплектующего изделия, подлежащего замене при восстановительном ремонте транспортного средства, рассчитывается в полных годах с даты начала эксплуатации транспортного средства либо с даты замены такого комплектующего изделия.

Пробег транспортного средства определяется по одометру. Если одометр неисправен или его состояние не соответствует установленным требованиям, пробег с начала эксплуатации транспортного средства определяется расчетным путем в соответствии со справочными данными".

8.6. Перечень документов, использованных в разделе.

При написании данного раздела были использованы следующие нормативные акты:

- Постановление Совмина СССР от 22.11.1990 N 1072;
- Постановление Правительства РФ от 1 января 2002 г. N 1;
- Постановление Правительства РФ от 24 мая 2010 г. N 361.

9. ПОДБОР АНАЛОГОВ ДЛЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ АМТС

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

При подборе аналога предпочтение следует отдавать АМТС той же модели, страны и фирмы производителей. Ниже перечислены основные, наиболее существенные показатели, используемые при подборе аналогов. Перечень показателей не является обязательным и может быть изменен в соответствии с решаемой задачей.

9.1. Мотоциклы и мопеды

Аналоги к мотоциклам и мопедам подбираются по следующим показателям:

- назначение (дорожный, спортивный, специальный и т.д.);
- класс (особо малый, малый, средний, большой);
- снаряженная масса;
- объем двигателя;
- мощность двигателя;
- колесная формула;
- эксплуатационный расход топлива;
- ресурс;
- возможность присоединения коляски;
- тип коробки передач (механическая, автоматическая и т.п.);
- комплектация.

9.2. Легковые автомобили

Аналоги к легковым автомобилям подбираются по следующим показателям:

- назначение (коммерческий, некоммерческий, специальный и т.д.);
- полная масса;
- габариты;
- класс (особо малый, малый, средний, большой);
- тип кузова (седан, хэтчбек, универсал, кабриолет, родстер и т.д.);
- тип привода (задний, передний, полный и т.п.);
- мощность двигателя;

- объем двигателя;
- вид топлива (бензин, диз. топливо, газ и т.п.);
- эксплуатационный расход топлива;
- ресурс;
- тип коробки передач (механическая, автоматическая и т.п.);
- комплектация.

9.3. Автобусы

Аналоги к автобусам подбираются по следующим показателям:

- назначение (служебные, городские, пригородные, местного сообщения, междугородные, туристические и т.д.);
- полная масса;
- габариты;
- вместимость;
- количество мест для сидения;
- колесная формула;
- мощность двигателя;
- объем двигателя;
- вид топлива (бензин, диз. топливо, газ и т.п.);
- эксплуатационный расход топлива;
- ресурс;
- тип коробки передач (механическая, автоматическая и т.п.);
- комплектация.

9.4. Грузовые автомобили

Аналоги к грузовым автомобилям подбираются по следующим показателям:

- назначение (общее, специализированное, специальное и т.д.);
- полная масса;
- разрешенная полная масса автопоезда;
- грузоподъемность;
- тип кузова;
- колесная формула;
- мощность двигателя;
- объем двигателя;
- вид топлива (бензин, диз. топливо, газ и т.п.);
- эксплуатационный расход топлива;
- ресурс;
- габариты;
- колесная база;
- компоновочная схема (капотная, полукапотная и безкапотная);
- тип кабины (с одним или несколькими рядами сидений, наличие и количество спальных мест);
- размер грузового пространства;
- комплектация дополнительным оборудованием;
- основные характеристики дополнительного оборудования.

9.5. Прицепы и полуприцепы

Аналоги к прицепах и полуприцепам подбираются по следующим показателям:

- назначение (общее, специализированное, специальное и т.д.);
- полная масса;
- число осей;
- ресурс;
- тип кузова;
- размер грузового пространства;
- комплектация дополнительным оборудованием;
- основные характеристики дополнительного оборудования.

СРЕДНЕГОДОВАЯ ВЕЛИЧИНА ИЗНОСА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Таблица 4.1

Среднегодовая величина износа (I_2) для легковых автомобилей

Обозначение класса	Длина, м	Износ автомобиля, %				Примеры моделей, входящих в данный класс
		импортные		отечественные		
		неком-мерч.	ком-мерч.	неком-мерч.	ком-мерч.	
"А", особо малый	до 3,5	8,0	16	8,0	16,0	"Ока", "Дэу Тико", "Форд Ка", "Пежо 106"
"В", малый	до 3,9	6,0	12	7,5	15,0	"Таврия", "Опель Корса", "Пежо 206", "Рено Клио"
"С", первый средний	до 4,3	5,8	11,6	7,0	14,0	"Лада Самара", "Калина", "ИЖ", "Фольксваген Гольф", "Рено Меган", "Пежо 307", "Форд Фокус"
"D", второй средний	до 4,6	5,5	11	7,0	14,0	"Москвич", "Мерседес С", "Фольксваген Пассат", "Вольво 540", "Пежо 406", "Опель Вектра"
"Е", большой	до 4,9	5,2	10,4	7,0	14,0	"Волга", "Мерседес Е", "Пежо 607", "Опель Омега", "БМВ 5-й серии", "Нисан Максима"
"F", высший	свыше 4,9	4,9	9,8	4,9	9,8	"ЗИЛ-41041", "БМВ 7-й серии", "Мерседес 500", "Лексус LS 400", "Ауди А8"
"G", первый спортивный, недорогие спорткупе	-	5,2	10,4	-	-	"Мазда МХ-5", "Фиат Баркетта", "Нисан 350 Z"

"Н", второй спортивный, дорогие спорткупе	-	4,9	9,8	-	-	"Порше 911", "Феррари 360", "Додж Вайпер"
"SUV1", небольшие внедорожники	-	5,2	10,4	7,0	14,0	"Нива", "ИЖ", "Сузуки Витара", "Хонда HR-V", "Джип Вранглер", "Мицубиси Паджеро мини"
"SUV2", большие внедорожники	-	4,9	9,8	6,5	13,0	"УАЗ", "Рейндж Ровер", "Мицубиси Паджеро", "Мерседес G", "Линкольн Навигатор"
"MPV", универсалы повышенной вместимости	-	5,8	11,6	7,0	14,0	"Лада Надежда", "Крайслер Вояжер", "Ниссан Сирена", "Опель Мерива", "Форд Галакси"

Приложение 2

СРЕДНЕГОДОВАЯ ВЕЛИЧИНА ИЗНОСА МИКРОАВТОБУСОВ

Таблица 4.2

Среднегодовая величина износа (I_2) для микроавтобусов

Полная масса (м) микроавтобуса, т	Среднегодовая величина износа микроавтобуса (I_2), %			
	импортные		отечественные	
	некоммерч.	коммерч.	некоммерч.	коммерч.
м ≤ 2,8	5,5	11,0	7,0	15,0

2,8 < м <= 3,5	5,2	10.0	7,0	15.0
----------------	-----	------	-----	------

Таблица 4.3

Среднегодовая величина износа (I_2) для мототехники

Объем двигателя (v) мототехники, см3	Среднегодовая величина износа мототехники (И ₂), %			
	импортные		отечественные	
	некоммерч.	коммерч.	некоммерч.	коммерч.
v <= 49	11	22.0	15	30.0
50 <= v <= 125	10.5	21.0	14	28.0
126 <= v <= 249	10.0	20.0	13	26.0
250 <= v <= 499	9.5	19.0	12	24.0
500 <= v <= 749	9.0	18.0	11	22.0
750 <= v <= 999	8.5	17.0	10,5	21.0
1000 <= v	8.0	16.0	10,0	20.0

Приложение 3

ЗНАЧЕНИЯ КОЭФФИЦИЕНТА КОРРЕКТИРОВАНИЯ ИЗНОСА,
УЧИТЫВАЮЩЕГО ТИП НАСЕЛЕННОГО ПУНКТА

Таблица 4.4

Коэффициент корректирования износа (А)
автомобильных транспортных средств в зависимости от типа
населенного пункта, в котором эксплуатируется АМТС

Тип населенного пункта	Значение коэффициента
Населенные пункты, не имеющие городского статуса	1,000
Города с населением до 50 тыс. человек	1,025
Города с населением от 50 до 200 тыс. человек	1,050
Города с населением от 200 тыс. до 1 млн. человек	1,075
Города с населением от 1 до 4 млн. человек	1,100
Мегаполисы с населением свыше 4 млн. человек	1,200

Приложение 4

НОРМЫ
ГОДОВЫХ АМОРТИЗАЦИОННЫХ ОТЧИСЛЕНИЙ ДЛЯ АМТС, ИЗГОТОВЛЕННЫХ
ДО 2002 Г.

Таблица 4.5

Нормы годовых амортизационных отчислений (выдержка
из Постановления Совмина СССР от 22.11.1990 N 1072)

Группы и виды А	Шифр	Норма амортизационных отчислений	
		в процентах от стоимости машины	в процентах от стоимости машины на 1000 км пробега
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО	504		

ТРАНСПОРТА			
Транспортные автомобили, прицепы и полуприцепы			
Автомобили грузоподъемностью:			
до 0,5 т	50400	20,0	-
более 0,5 до 2 т	50401	14,3	-
более 2 т с ресурсом до капитального ремонта:			
до 200 тыс. км	50402	(13,0) а)	0,37
более 200 до 250 тыс. км	50403	(10,5) а)	0,3
более 250 до 350 тыс. км	50404	(7,0) а)	0,2
более 350 до 400 тыс. км	50405	(6,0) а)	0,17
Карьерные автомобили-самосвалы грузоподъемностью <*>:			
от 27 до 50 т	50406	16,7	0,37
более 50 до 120 т	50407	14,3	0,3
более 120 до 220 т	50408	12,5	0,22
более 220 т	50409	11,1	0,2
Прицепы и полуприцепы грузоподъемностью:			
до 8 т	50410	12,5	-
более 8 т	50411	10,0	-
прицепы самосвальные	50412	14,3	-
Прицепы и полуприцепы-тяжеловозы (ЧМЗАП) грузоподъемностью:			
до 100 т	50413	8,3	-
более 100 т	50414	6,7	-
Легковые автомобили			
Автомобили особо малого класса (с рабочим объемом двигателя до 1,2 л)			
Автомобили малого класса (с рабочим объемом двигателя более 1,2 до 1,8 л):			
общего назначения	50416	14,3 <***>	-
Такси	50417	(14,3) а)	0,5 <***>
Автомобили среднего класса (с рабочим объемом двигателя более 1,8 до 33 л):			
общего назначения	50418	11,1	-
Такси	50419	(11,1) а)	0,22
Автобусы			
Автобусы особо малого класса (длиной до 5 м):			

общего назначения	50420	14,3	-
маршрутные такси	50421	(14,3) а)	0,22
Автобусы малого класса (длиной до 7,5 м):			
транспорта общего пользования	50422	(10,0) а)	0,22
ведомственного транспорта	50423	10,0	-
Автобусы среднего и большого классов (длиной более 8 м):			
транспорта общего пользования	50424	(9,1) а)	0,17
ведомственного транспорта	50425	9,1	-
Специальные автомобили (санитарные, ветеринарные, пожарные, аварийные, мастерские, автолавки и т.д.):			
на шасси грузовых автомобилей	50426	10,0	-
на шасси легковых автомобилей и автобусов	50427	14,3	-
Спецтягачи кортовые	50428	12,5	-
Производственный транспорт			
Аэросани "Амфибия"	50510	20,0 <*>	-
Мотоциклы, мотороллеры, мопеды	50511	21,3	-
Велосипеды (кроме спортивных)	50512	25,0	-

Примечания.

а) В случае если невозможно установить фактический пробег АМТС

<*> Для всех групп автосамосвалов грузоподъемностью 27 т и более, постоянно работающих в карьерах с расстоянием откатки до 1 км, применяются нормы в процентах от стоимости машины, в остальных случаях - в процентах от стоимости машины на 1000 км пробега.

<***> Для машин скорой и неотложной медицинской помощи на шасси автомобилей "РАФ" и "УАЗ" применяется коэффициент 1,6.

<****> Для автомобилей "Москвич-2140, 2141" выпуска до 1990 года применяется коэффициент 1,3; для автомобилей, используемых в качестве учебных при подготовке водителей, применяется коэффициент 1,8.

1. Для автомобилей и прицепов со специализированными кузовами, седельных тягачей, работающих с одним полуприцепом, и для автомобилей-самосвалов грузоподъемностью до 27 т применяются такие же нормы амортизационных отчислений, как для базового автомобиля по соответствующей группе.

2. К нормам амортизационных отчислений применяются следующие коэффициенты:

2.1. Для автомобилей, работающих с прицепами не менее 70% пробега (за исключением авто КамАЗ), - 1,1;

2.2. Для всех групп автомобилей (грузовых, легковых, специальных, автобусов), прицепов и полуприцепов, постоянно работающих в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к районам Крайнего Севера (за исключением автотранспортных средств в северном исполнении), в пустынно-песчаных и высокогорных районах, а также в тяжелых дорожных условиях (котлованы, грунтовые и лесовозные дороги, временные подъездные пути), - 1,3;

- 2.3. Для автомобилей, выполняющих оперативно-служебные задачи в системе МВД СССР, - 1,3;
- 2.4. Для грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов, постоянно (не менее 70% пробега) используемых на перевозке химических грузов, вызывающих интенсивную коррозию, - 1,1;
- 2.5. Для грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов, постоянно работающих на вывозке леса из лесосек (за исключением автомобилей-лесовозов), наряду с коэффициентом, установленным подпунктом "б" этого пункта, применяется дополнительный коэффициент 1,2.
3. Для автомобилей ГАЗ-52, ГАЗ-53 и ЗИЛ-130, работающих по почасовой оплате, применяется норма амортизации 10% от стоимости машины.
4. К нормам амортизационных отчислений по карьерным автомобилям-самосвалам применяются следующие коэффициенты:
- 4.1. Для всех групп автосамосвалов грузоподъемностью от 27 т и более, постоянно работающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, пустынно-песчаных и высокогорных районах, - 1,2 (кроме автосамосвалов в северном исполнении);
- 4.2. Для всех групп самосвалов грузоподъемностью 27 т и более, постоянно используемых для перевозки грузов, вызывающих коррозию или сильно пылящих (сера, фосфаты, интенсивно пылящий уголь), - 1,1;
- 4.3. Для автосамосвалов грузоподъемностью 27 т и более, постоянно работающих в карьерах глубиной более 200 м, - 1,2;
- 4.4. Для всех групп автосамосвалов грузоподъемностью от 27 до 50 т, постоянно занятых на строительных работах, внутрицеховых перевозках и транспортировке грузов на расстояние более 10 км, - 0,9.

 Для аэросаней КА-30 применяется коэффициент 0,7.

5. В случае применения двух и более коэффициентов максимальное увеличение норм амортизации не может быть более 30% от первоначальной нормы, при этом результирующий коэффициент исчисляется перемножением перечисленных в данных примечаниях коэффициентов.

Приложение 5

НОРМЫ
 ГОДОВЫХ АМОРТИЗАЦИОННЫХ ОТЧИСЛЕНИЙ ДЛЯ АМТС, ИЗГОТОВЛЕННЫХ
 НАЧИНАЯ С 2002 Г.

Таблица 4.6

Классификация основных средств, включаемых
 в амортизационные группы (утверждена Постановлением
 Правительства РФ от 1 января 2002 г. N 1 (в редакции
 Постановлений Правительства РФ от 09.07.2003 N 415,
 от 08.08.2003 N 476))

Код ОКОФ	Наименование	Примечание	Отчисления
----------	--------------	------------	------------

Третья группа (имущество со сроком полезного использования свыше 3 лет до 5 лет включительно)			
15 341 0010	Автомобили легковые	Кроме 15 341 0114 (автомобили легковые малого класса для инвалидов), 15 341 0130 - 15 341 0141 (автомобили легковые большого класса (с рабочим объемом двигателя свыше 3,5 л) и высшего класса)	20% - 33%
15 341 0191	Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью до 0,5 т	-	20% - 33%
15 359 1000	Мотоциклы, мотороллеры, мопеды и прицепы к ним	-	20% - 33%
15 359 2000	Велосипеды и коляски инвалидные	-	20% - 33%
15 359 9301	Электропогрузчики	-	20% - 33%
Четвертая группа (имущество со сроком полезного использования свыше 5 лет до 7 лет включительно)			
14 291 5070	Средства подъемно- транспортные прочие (автопогрузчики)	-	14,3% - 20%
14 292 3581	Подъемники, электрокары	-	14,3% - 20%
14 341 0000	Автомашины специальные для коммунального хозяйства	-	14,3% - 20%
14 341 0040	Автомобили специальные и оборудование навесное к машинам для уборки городов	Кроме 14 341 0330 - 14 341 0335, 14 341 0391, 14 341 0421 (автомобили пожарные; мусоровозы, автогидроподъемники)	14,3% - 20%

15 341 0114	Автомобили легковые малого класса для инвалидов	-	14,3% - 20%
15 341 0020	Автомобили грузовые, дорожные тягачи для полуприцепов (автомобили общего назначения, бортовые, фургоны, автомобили-тягачи, автомобили-самосвалы)	Кроме 15 341 0191 (автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью до 0,5 т); 15 341 0195, 15 341 0196 (автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 5 до 15 т), 15 341 0197 (автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 15 т), 15 341 0211 - 15 341 0213 (автомобили-тягачи седельные с нагрузкой на седло до 7,5 т); 15 341 0214 - 15 341 0216 (автомобили-тягачи седельные с нагрузкой на седло свыше 7,5 т)	14,3% - 20%
15 341 0250 - 15 341 0265	Автобусы особо малые и малые длиной до 7,5 м включительно	-	14,3% - 20%
15 341 0300 - 15 341 0302	Автобусы прочие	-	14,3% - 20%
15 341 0361	Автоцистерны для перевозки нефтепродуктов, топлива и масел; химических веществ	-	14,3% - 20%

15 341 0380 - 15 341 0449	Автомобили специализированные для лесозаготовок; специализированные прочие; специальные прочие, кроме включенных в группировку 14 341 0040 (автомобили специальные и оборудование навесное к машинам для уборки городов, кроме 14 341 0330 - 14 341 0335, 14 341 0391, 14 341 0421 (автомобили пожарные; мусоровозы, автогидроподъемники))	-	14,3% - 20%
15 342 0000	Прицепы и полуприцепы	-	14,3% - 20%
Пятая группа (имущество со сроком полезного использования свыше 7 лет до 10 лет включительно)			
14 341 0330 - 14 341 0335, 14 341 0391, 14 341 0421	Машины пожарные (автомобили); мусоровозы, автогидроподъемники		10% - 14,3%
15 341 0130 - 15 341 0141	Автомобили легковые большого класса (с рабочим объемом двигателя свыше 3,5 л) и высшего класса		10% - 14,3%
15 341 0195, 15 341 0196	Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 5 до 15 т		10% - 14,3%
15 341 0211 - 15 341 0213	Автомобили-тягачи седельные с нагрузкой на седло до 7,5 т		10% - 14,3%

15 341 0270 - 15 341 0283	Автобусы средние и большие длиной до 12 м включительно		10% - 14,3%
15 341 0032	Троллейбусы		10% - 14,3%
15 341 0040	Автомобили специальные, кроме включенных в группировку 14 341 0040 (автомобили специальные и оборудование навесное к машинам для уборки городов, кроме 14 341 0330 - 14 341 0335, 14 341 0391, 14 341 0421 (автомобили пожарные; мусоровозы, автогидроподъемники))	Кроме 15 341 0361 (автоцистерны для перевозки нефтепродуктов, топлива и масел; химических веществ), 15 341 0380 - 15 341 0449 (автомобили специализированные для лесозаготовок; специализированные прочие; специальные прочие, кроме включенных в группировку 14 341 0040 (автомобили специальные и оборудование навесное к машинам для уборки городов, кроме 14 341 0330 - 14 341 0335, 14 341 0391, 14 341 0421 (автомобили пожарные; мусоровозы, автогидроподъемники))	10% - 14,3%
Шестая группа (имущество со сроком полезного использования свыше 10 лет до 15 лет включительно)			
14 353 3451	Машины заправочные аэродромные		6,6% - 10%
15 341 0197	Автомобили грузовые общего назначения грузоподъемностью свыше 15 т		6,6% - 10%
15 341 0214 - 15 341 0216	Автомобили-тягачи седельные с нагрузкой на седло свыше 7,5 т		6,6% - 10%

15 341 0290 - 15 341 0292	Автобусы особо большие (автобусные поезда) длиной свыше 16,5 до 24 м включительно		6,6% - 10%
------------------------------	---	--	---------------

Приложение 6

СРЕДНЕГОДОВЫЕ ПРОБЕГИ АМТС

Среднегодовые пробеги автомобилей в среднем по России приведены ниже в таблицах.

Таблица 4.7

Среднегодовые пробеги легковых автомобилей

Класс		Габариты, м	Импортные автомобили. Пробег, тыс. км		Отечественные автомобили. Пробег, тыс. км		
			некоммер- ческие	коммер- ческие	модель автомобиля	некоммер- ческие	коммер- ческие
Мини	A	До 3,6	10,0	20,0	"Ока"	10,0	20,0
Малый	B	3,6 - 3,9	15,0	30,0	ЗАЗ и ЛуАЗ	14,0	28,0
Низший средний	C	3,9 - 4,4	20,0	40,0	АЗЛК и ИжМАШ	16,0	32,0
					ВАЗ, кроме "Оки"	20,0	40,0
Средний	D	4,4 - 4,7	20,0	40,0	ГАЗ	20,0	40,0
Большой	E	свыше 4,6	20,0	40,0	-	-	-
Люкс большой	F	свыше 4,6	20,0	40,0	ЗИЛ, ГАЗ "Чайка"	16,0	32,0
Внедорож- ники	SU V		20,0	40,0	ВАЗ	18,0	36,0
					УАЗ	16,0	32,0

Таблица 4.8

Среднегодовые пробеги грузовых автомобилей

АВТОМОБИЛИ ГРУЗОВЫЕ							
назначение	полная масса транспортного средства, тонн						
	M < 3.5	3.5 <= M < 8.0	8.0 <= M < 16.0	16.0 <= M < 18.0	19.0 <= M < 26.0	26.0 <= M < 36.0	36.0 <= M
Бортовые неполноприводные	30.0	40.0	60.0	100.0	130.0 (в составе автопоезда)	130.0 (в составе автопоезда)	-
Седельные тягачи	-	-	-	130.0	130.0	130.0	130.0
Бортовые полноприводные	30.0	30.0	50.0	50.0	50.0	-	-
Самосвалы неполноприводные общего назначения	-	40.0	50.0	50.0	50.0	50.0	-
Самосвалы полноприводные	-	-	-	50.0	50.0	50.0	50.0
Самосвалы карьерные	-	-	-	-	-	35.0	35.0
Автоцистерны	-	40.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0
Фургоны	30.0	40.0	60.0	-	-	-	-

Таблица 4.9

Среднегодовые пробеги автобусов

АВТОБУСЫ				
назначение	длина, м (количество осей, особенности конструкции)			
	Д < 8.0	8.0 <= Д <= 12.0	12.0 < Д <= 15.0 (трехосный)	15.0 < Д (сочлененный)

Служебный	30.0	30.0	-	-
Вахтовый (полноприводный)	30.0	30.0	30.0	-
Линейный	60.0	50.0	50.0	50.0
Междугородный	-	110.0	110.0	-
Туристический	-	110.0	110.0	-

Приложение 7

ПРОГРАММНЫЕ ПРОДУКТЫ И СПРАВОЧНО-ИНФОРМАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ,
ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПРИ ОЦЕНКЕ АМТС

1.1. Отечественные и зарубежные программные продукты.

1. "НАМИ-СЕРВИС-3" - Программа по расчету стоимости ремонта ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АМТС. - М.: "Прайс-Н".
2. "D.A.T." - Программа по расчету стоимости ремонта ИМПОРТНЫХ АМТС. - Германия.: DAT.
3. "AUDATEX" - Программа по расчету стоимости ремонта ИМПОРТНЫХ АМТС. - Германия.: AUDATEX.
4. "MOTOR" - Программа по расчету стоимости ремонта ИМПОРТНЫХ американских АМТС. - США.: MOTOR.
5. "MITCHEL" - Программа по расчету стоимости ремонта ИМПОРТНЫХ американских АМТС. - США.: MITCHEL.
6. Автокальк. Программный продукт по составлению предварительной калькуляции ремонта ИМПОРТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ на русском языке. - Германия.: EUROTAX.
7. Egis. Программный продукт. Информация по ремонту на русском языке. - Германия.: EUROTAX.
8. CARAT-3. Программа, с помощью которой можно выполнять имеющие место в работе эксперта расчеты по анализу и реконструкции дорожно-транспортных происшествий. - Германия.: EUROTAX.

1.2. Отечественные справочно-информационные материалы.

1.2.1. Сборники цен на отечественные и импортные АМТС и запчасти к ним, перевозочные тарифы.

9. Цены на автотранспортные средства, трактора, автомобильные и тракторные двигатели, мотоциклы, краны, автопогрузчики (Выпускается ежемесячно). - М.: "Прайс-Н".
10. Цены на подержанные автомобили и стоимость нормо-часов по видам ремонтных работ (Выпускается ежемесячно). - М.: "Прайс-Н".
11. Сборник цен (восстановительной стоимости) на автотранспортные средства (для переоценки транспортных средств). - М.: "Прайс-Н".
12. Импортные автобусы. Сборник цен на новые и подержанные автобусы с указанием их средненормативного пробега. В сборнике подробно рассматриваются автобусы фирм Bova, MAN, Mercedes-Benz, Neoplan, Setra, выпущенные в период с 1980 по 2003 г. - М.: "Прайс-Н".
13. Цены на запчасти к ОТЕЧЕСТВЕННЫМ автомобилям. - М.: "Прайс-Н".
14. Прейскурант справочных тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом, использование легковых автомобилей и автобусов. Москва, НПФ "Трансэфект".

1.2.2. Нормативы трудоемкости ремонта АМТС.

15. "Сборник нормативов трудоемкости ВА3-1111". - Тольятти.: ВА3.
16. "Сборник нормативов трудоемкости ВА3-294, 295, 296, 297". - Тольятти.: ВА3.
17. "Трудоемкости работ по ТО и ремонту автомобилей ВА3-294-297 и их модификаций. Дополнение N 2 (автомобили ВИС 2345)". - Тольятти.: ВА3.
18. "Сборник нормативов трудоемкости ВА3-298, 299, 2999, 2115". - Тольятти.: ВА3.
19. "Сборник нормативов трудоемкости ВА3-219, 2111, 2112". - Тольятти.: ВА3.
20. "Сборник нормативов трудоемкости ВА3-2121, 21213, 21214, 21214-20". - Тольятти.: ВА3.
21. "Трудоемкости работ по ТО и ремонту автомобилей ВА3-2121, 21213, 21214, 21214-20" Дополнение N 2 (автомобили ВИС 2346 и его модификации)". - Тольятти.: ВА3.
22. "Сборник нормативов трудоемкости ВА3-2123, 21234". - Тольятти.: ВА3.
23. "Сборник нормативов трудоемкости ВА3-2120 "Надежда". - Тольятти.: ВА3.
24. "Сборник нормативов трудоемкости АЗЛК и ИЖ". - М.: АЗЛК.
25. "Сборник нормативов трудоемкости ЗА3 и ЛуАЗ". - М.: Автосельхозмашхолдинг.
26. "Сборник нормативов трудоемкости на техобслуживание и ремонт легковых автомобилей ГАЗ". - Н.Н.: ГАЗ.
27. "Сборник нормативов трудоемкости на техобслуживание и ремонт автомобилей Газель". - Н.Н.: ГАЗ.
28. "Сборник нормативов трудоемкости на техобслуживание и ремонт автомобилей Соболь". - Н.Н.: ГАЗ.
29. "Сборник нормативов трудоемкости УАЗ (легковые и грузовые)". - Ульяновск.: УАЗ.
30. Нормы времени на ремонт ЗИЛ, ГАЗ (кроме Газели, ЗИЛ-4331). - Москва.
31. Нормы времени на ремонт МАЗ, КамАЗ, КрАЗ. - Москва.
32. Сборник нормативов трудоемкости на техобслуживание и ремонт микроавтобусов РАФ. - Москва.
33. Нормы времени на ремонт автобусов ПА3-652. - Москва.
34. Нормы времени на ремонт автобусов ЛИА3-677. - Москва.
35. Нормы времени на ремонт автобусов ЛАЗ-697Е. - Москва.
36. Нормы времени на ремонт автобусов Мерседес-БЕНЦ-0325. - Москва.
37. Трудоемкости ремонта кузовных деталей импортных автомобилей. - Москва.: Прайс-Н.

1.2.3. Технология ремонта ОТЕЧЕСТВЕННЫХ автомобилей

38. "Автомобили ВА3-298, 299. Технология технического обслуживания и ремонта" (том 3). - Тольятти.: ВА3.
39. "Автомобили ВА3-1111. Технология технического обслуживания и ремонта" (том 4). - Тольятти.: ВА3.
40. "Автомобили ВА3-2121, 21213. Технология технического обслуживания и ремонта" (том 5). - Тольятти.: ВА3.
41. "Автомобили ВА3-2109. Технология технического обслуживания и ремонта" (том 6). - Тольятти.: ВА3.
42. "Автомобили ВА3. Технология технического обслуживания и ремонта" (Дополнение N 1 к тому 1). - Тольятти.: ВА3.
43. "Автомобили ВА3. Технология технического обслуживания и ремонта" (Дополнение N 1 к тому 2). - Тольятти.: ВА3.
44. Технология технического обслуживания и ремонта автомобиля ВА3 2115. (оригинальные узлы). (Дополнение N 2 к Тому 3). - Тольятти.: ВА3.
45. "Автомобили ВА3. Технология технического обслуживания и ремонта" (Дополнение N 1 к тому 3). - Тольятти.: ВА3.
46. "Автомобили ВА3. Технология технического обслуживания и ремонта. Узлы и агрегаты". - Тольятти.: ВА3.
47. "Автомобили ВА3. Технология ремонта, окраски и антикоррозионной защиты. Часть 1. Кузова". - Тольятти.: ВА3.
48. "Автомобили ВА3. Технология ремонта, окраски и антикоррозионной защиты. Часть 2. Кузова". - Тольятти.: ВА3.
49. "Автомобили ВА3. Технология технического обслуживания и ремонта. Двигатели и их системы". - Тольятти.: ВА3.

50. "Автомобили ВАЗ. Технология технического обслуживания и ремонта. Электрооборудование". - Тольятти.: ВАЗ.
 51. "Автомобили ВАЗ. Техническое обслуживание и ремонт (технические характеристики, общие и регулировочные данные)". "АвтоВАЗтехобслуживание". - Тольятти.: ВАЗ.
 52. Автомобиль СеАЗ-1192. Технология технического обслуживания и ремонта узлов ручного управления. Дополнение к руководству по ремонту автомобилей СеАЗ-1192.
 53. Технология предпродажной подготовки. Автомобили ВАЗ. "АвтоВАЗтехобслуживание". - Тольятти.: ВАЗ.
 54. Автомобили ВАЗ-293, 296. Технология монтажа, технического обслуживания и ремонта газобаллонной аппаратуры. "АвтоВАЗтехобслуживание". - Тольятти.: ВАЗ.
 55. Прицепы к легковым автомобилям. Технология технического обслуживания и ремонта." АвтоВАЗтехобслуживание". - Тольятти.: ВАЗ.
 56. Технология разборки-сборки агрегатов и узлов легковых автомобилей "ГАЗ". - Н.Н.: "ГАЗавтотехобслуживание".
 57. Технология установки дополнительного оборудования на легковые автомобили "ГАЗ". - Н.Н.: "ГАЗавтотехобслуживание".
 58. Технология разборки-сборки агрегатов и узлов автомобилей-фургонов и микроавтобусов ГАЗ-2705, ГАЗ-3221. - Н.Н.: "ГАЗавтотехобслуживание".
 59. Технология разборки и сборки агрегатов и узлов автомобилей ГАЗ-3302. - Н.Н.: "ГАЗавтотехобслуживание".
 60. Технология замены узлов и агрегатов автомобилей ГАЗ-3302. - Н.Н.: "ГАЗавтотехобслуживание".
 61. Технология технического обслуживания автомобилей ГАЗ-3302. - Н.Н.: "ГАЗавтотехобслуживание".
 62. Технология технического обслуживания автомобилей с карбюраторными двигателями ГАЗ-3307, ГАЗ-66. - Н.Н.: ГАЗавтотехобслуживание".
 63. Технология разборки-сборки и испытаний дизельных силовых агрегатов ГАЗ-5441.9. - Н.Н.: "ГАЗавтотехобслуживание".
 64. Технология разборки-сборки агрегатов и узлов дизельных автомобилей ГАЗ. - Н.Н.: "ГАЗавтотехобслуживание".
 65. Технология замены узлов и агрегатов дизельных грузовых автомобилей ГАЗ. - Н.Н.: ГАЗавтотехобслуживание".
 66. Технология технического обслуживания автомобилей ГАЗ с дизельными двигателями. - Н.Н.: ГАЗавтотехобслуживание".
 67. Технология замены кузовов. Автомобили ГАЗ-24, 3102, 3129. - Н.Н.: "ГАЗавтотехобслуживание".
 68. Справочное пособие по ремонту кузова автомобиля АЗЛК-2141 и его модификаций. - Москва.
 69. Технология окраски и антикоррозионной обработки кузова и кузовных деталей легковых автомобилей ГАЗ. - Н.Н.: "Газавтотехобслуживание".
 70. Технология капитального ремонта кузовов легковых автомобилей ГАЗ-24-10, ГАЗ-24. - Н.Н.: "Газавтотехобслуживание".
 71. Комплексы работ по разборке и сборке автомобиля ВАЗ-21093, 210931. - Москва.: Прайс-Н.
 72. Комплексы работ по разборке и сборке автомобиля ВАЗ-2108, 2109, 21093 и 2115. - Москва.:
 73. Комплексы работ по разборке и сборке автомобиля ВАЗ-2110, 21102, 21103, 21111 и 2112. - Москва.: Прайс-Н.
 74. Комплексы работ по разборке и сборке автомобиля ВАЗ-21043, 21053, 2106, 2107. - Москва.:
 75. Комплексы работ по разборке и сборке автомобиля ВАЗ-2121, 21213, 21214. - Москва.
 76. Комплексы работ по разборке и сборке автомобиля АЗЛК-2141 и АЗЛК-21412. - Москва.
 77. Комплексы работ по разборке и сборке автомобиля ЗАЗ-1102. - Москва.: Прайс-Н.
 78. Комплексы работ по разборке и сборке автомобилей "Газель". - Москва.: Прайс-Н.
- 1.2.4. Законы, нормативные акты, методики.
79. Федеральный закон "О защите прав потребителей".
 80. Федеральный закон "О безопасности дорожного движения".
 81. Федеральный закон "Об оценочной деятельности в Российской Федерации".
 82. Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств".
 83. Постановления Правительства РФ "Об организации независимой технической экспертизы транспортных средств" от 24 апреля 2003 года N 238".
 84. "Методика по определению стоимости автотранспортных средств для расчета таможенных платежей".

85. "Руководство по оценке ущерба при повреждении импортных легковых автомобилей (рекомендации и советы)". - Москва.

1.2.5. Международные, государственные и отраслевые стандарты, руководства, технические условия, инструкции.

86. Международный стандарт. "Дорожные транспортные средства. Типы, термины, определения".

87. ГОСТ 159-84 (СТ СЭВ 1415-78) "Нефть и нефтепродукты. Маркировка, упаковка, транспортирование и хранение". - Москва.

88. ГОСТ 17.2.2.03-87 "Охрана природы. Атмосфера. Содержание окиси углерода в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Нормы и метод определения".

89. ГОСТ 21393-75 "Автомобили с дизелями. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений. Требования безопасности". - Москва.

90. ГОСТ 22895-77 "Тормозные системы и тормозные свойства автотранспортных средств. Нормативы эффективности. Технические требования". - Москва.

91. ГОСТ 23435-79 "Техническая диагностика. Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Номенклатура диагностических параметров". - Москва.

92. ГОСТ 9.032-74 "Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Классификация и обозначения". - Москва.

93. ГОСТ 9.402-80 "Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Подготовка металлических поверхностей перед окрашиванием". - Москва.

94. ГОСТ 9.95-80 "Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Классификация и основные параметры методов окрашивания". - Москва.

95. ГОСТ Р 51709-2001. Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки. Госстандарт России.

96. ГОСТ Р 52033-2003. Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния. Госстандарт России.

97. ОСТ 37.001.082-82 "Подготовка предпродажная легковых автомобилей". - Москва.

98. ОСТ 37.001.211-78 "Безопасность конструкции автомобиля. Внутреннее оборудование передней части салона кузовов легковых автомобилей. Технические требования и методы испытаний". - Москва.

99. ОСТ 37.001 267-83 "Автомобили легковые. Типы кузовов". - Москва.

100. Р 31.121.94-0366-03 "Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте" (срок действия до 01.01.2008). - Москва.

101. РД 31.121.99-985-02 "Временные нормы эксплуатационного пробега шин автотранспортных средств". - Москва.

102. РД 37.001.268-99 "Рекомендации по проведению предпродажной подготовки грузовых автомобилей и автобусов". - Москва.

103. РД 37.009.09-85 "Руководство по организации диагностирования легковых автомобилей на СТО системы "Автотехобслуживание". - Москва.

104. РД 37.009.024-92 "Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей".

105. РД 37.009.026-92 "Положение о технич. обслуживании и ремонте автотранспортных средств, принадлежащих гражданам (легковые и грузовые автомобили, автобусы, минитрактора)". - Москва.

106. РД-200-РСФСР-15-0150-81 "Руководство по диагностике технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта". - Москва.

107. ТУ 37.91.0167-97. Приемка, ремонт и выпуск из ремонта автомобилей ВАЗ предприятиями Автотехобслуживания "АвтоВАЗтехобслуживание".

108. ТУ 4538-140-00232934-98. Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей ВАЗ предприятиями Автотехобслуживания "АвтоВАЗтехобслуживание".

109. РТМ 37.001.050-78. Контроль геометрии шасси легковых автомобилей на станциях технического обслуживания. - Москва.

110. Инструкция ИД 37.91.027-94. Техническая экспертиза автомобилей ВАЗ. Тольятти.

111. Нормы расхода лакокрасочных материалов для ремонтной окраски автомобилей. - Москва.

112. Нормы расхода основных и вспомогательных материалов для технического обслуживания и ремонта автомобилей ВАЗ. "АвтоВАЗтехобслуживание".

113. Техническая информация по применению лакокрасочных материалов концерна DuPont.

114. "Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта". - Москва.

115. Единые нормы амортизационных отчислений. - Москва.

1.2.6. Автомобильные каталоги.

116. Каталог "Мир легковых автомобилей"(ежегодник). М.: За рулем.

117. Каталог "АУТОМОБИЛ REVUE" (ежегодник). Москва.

118. Каталог "Мир грузовиков"(ежегодник). М.: За рулем.

119. Каталог автотехники МАЗ. Минск.

1.2.7. Каталоги запасных частей для отечественных автомобилей и двигателей.

ВАЗ

120. Каталог ремонтных вставок для кузовов легковых автомобилей ВАЗ. - Тольятти.: ВАЗ.

121. Каталог деталей ВАЗ-1111, ВАЗ-2101, 21093, ВАЗ-2104, 2105, ВАЗ-2105, ВАЗ-2106, ВАЗ-2107, ВАЗ-2108, 2109, ВАЗ-2110, 2111, 2112, ВАЗ-2115, ВАЗ-21213, 21214, 21215, 21216, 21218.

АЗЛК и Иж

122. Москвич-412ИЭ, ИЖ-21251, 2715-01, 27151, Иж-2126; АЗЛК-2141, 21412, 21411.

ГАЗ (легковые)

123. ГАЗ-24; ГАЗ-31029; ГАЗ-31029 (кузовные детали); ГАЗ-3102; ГАЗ-311.

ГАЗ (грузовые)

124. ГАЗ-53, ГАЗ-52, ГАЗ-66, ГАЗ-3307, ГАЗ-3302, 33021, ГАЗ-2705.

УАЗ

125. УАЗ-3741, 3962, 3303, 2206, 3909; УАЗ-452, 452 А/В/Д; УАЗ-3151, 3153; УАЗ-3160; УАЗ-31601, 31605, УАЗ-31604.

ЗИЛ

126. ЗИЛ-130, ЗИЛ-131, ЗИЛ-431410, ЗИЛ-4331, ЗИЛ-433360, 442160, ЗИЛ-5301.

МАЗ/МоАЗ

127. Справочник применяемости запчастей МАЗ.

128. МАЗ-5551, 53371, 5337, 642210, 54323, 5516; МАЗ-6317; МАЗ-6303, 53363, 53366; МАЗ-543202, 543203, 543208, 551605, 555102, 642205, 642208; МАЗ-437040.

129. МАЗ-93892, 9758 (9758-30), 83781, 93866, 938662, 93802, 9506.

130. МоАЗ-75051, 7505.

КамАЗ

131. КамАЗ-5320, 53212, 5410, 54112, 5511.

КрАЗ

132. КрАЗ-255Б1, КрАЗ-256, 256Б, 257, 258, КрАЗ-6510, 651001, 6444, 65101.

УРАЛ

133. Урал-4320, 4420

АВТОБУСЫ

134. ЛиАЗ-5256.

135. ПАЗ-672М, ПАЗ-3205 (1991 г.)

136. РАФ-22038-02.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ И ТРАКТОРНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

137. ЯМЗ-236, 238, 238А, 238Г, 238Н, 238К, 238НД (1985 г.)

1.2.8. Цветные иллюстрированные альбомы

138. Запорожец 968 - 968М; Таврия.

139. ВАЗ-2106.

140. Москвич-412. Москвич-2140, 2138.

141. ИЖ-2715-01.

142. ГАЗ-24-10.

143. ЗИЛ-4314, 4333, ЗИЛ-5301 "Бычок".

1.2.9. Литература по идентификации транспортных средств.

144. Идентификация автомобилей. М.: "Прайс-Н".

145. Исследование маркировочных обозначений легковых автомобилей зарубежного производства. А.А. Нагайцев. Москва.

1.3. Зарубежные справочно-информационные материалы (издательство EUROTAX)

1.3.1. Литература по идентификации транспортных средств.

01. Турпегкennung (определение типа). (Данные по комплектации, габаритам, приводу, типу двигателя, типу кузова)

02. Авто Идент. Издание на русском языке. (Расшифровка номера кузова (VIN))

03. "Исследование маркировочных обозначений легковых автомобилей зарубежного производства" А.А. Нагайцев

1.3.2. Литература по оценке рыночной стоимости транспортных средств

04. Schwackeliste. Российский Авторынок (Легковые автомобили). (Цены на новые и подержанные легковые автомобили, микроавтобусы и джипы за последние 20 лет с учетом пробега, комплектации и условий эксплуатации в России)

06. Schwackeliste Nutzfahrzeuge (Грузовые автомобили). (Цены на новые и подержанные грузовые автомобили за последние 8 лет с учетом пробега в Германии)

07. Schwackeliste Trailer Tax (Прицепы и полуприцепы). (Цены на новые и подержанные прицепы и полуприцепы за последние 8 лет с учетом пробега и условий эксплуатации в Германии)
08. Schwackeliste Zweirad (Мотоциклы). (Цены на новые и подержанные мотоциклы за последние 8 лет с учетом пробега в Германии)
09. Schwackeliste Landmaschinen (Сельхозтехника). (Цены на новые и подержанные сельхозмашины за последние 10 лет с учетом условий эксплуатации в Германии)
10. Schwackeliste Interclassic (Старинные машины). (Цены на новые и подержанные ретро-автомобили на рынках европейских и американских стран)
11. Schwackeliste Caravan&Reisemobil. (Жилые фургоны). (Цены на новые и подержанные жилые прицепы и полуприцепы за последние 12 лет в Германии)
12. Schwackeliste Marine (Yacht-Schwacke). (Катера и яхты). (Цены на новые и подержанные катера и яхты за последние 15 лет в Германии)
13. Schwackeliste Autoradio (Автомобильные музыкальные системы). Стоимость автомобильных музыкальных систем в Германии
14. Schwackeliste Sonderasstattung (Дополнительное оборудование). (Цены на специальное дополнительное оборудование для автомобилей в Германии)
15. Schwackeliste Neupreiseliste (Легковые автомобили). (Цены на новые модели текущего года легковых автомобилей, микроавтобусов и джипов в Германии)
16. Earotax PKW (Легковые автомобили). (Цены на новые и подержанные легковые автомобили, микроавтобусы и джипы за последние 8 лет с учетом пробега и комплектации, условий эксплуатации в Австрии)
17. N.A.D.A. (Легковые автомобили). (Цены на новые и подержанные легковые автомобили, микроавтобусы и джипы за последние 10 лет с учетом пробега и комплектации, условий эксплуатации в США)
18. N.A.D.A. (Грузовые автомобили). (Цены на новые и подержанные грузовые автомобили за последние 10 лет с учетом пробега и комплектации, условий эксплуатации в США)
19. N.A.D.A. (Мотоциклы). (Цены на новые и подержанные мотоциклы за последние 10 лет с учетом пробега и комплектации, условий эксплуатации в США)
20. N.A.D.A. (Катера и яхты). (Цены на новые и подержанные катера и яхты за последние 10 лет с учетом пробега и комплектации, условий эксплуатации в США)
21. Kelly Blue Book (Легковые автомобили). (Цены на новые и подержанные легковые автомобили, микроавтобусы и джипы за последние 10 лет с учетом пробега и комплектации, условий эксплуатации в США)

1.3.3. Литература по стоимости восстановительного ремонта транспортных средств

22. Калькуляция. Издание на русском языке. (Стоимость запасных частей и трудоемкость ремонта)
23. Lackierung (Окраска) Издание на русском языке. (Стоимость окрасочных материалов и работ)
24. "Ремонт кузова после аварии" (Технологии и рекомендации по послеаварийному ремонту кузова)

1.3.4. Литература по техническим данным транспортных средств

25. AU-Data (AU-Дата) (Регулировочные параметры и идентификация двигателя по номеру за последние 30 лет)
26. AM-Data (AM-Дата) (Регулировочные параметры по всем системам автомобиля на модели текущего года)

1.3.5. Литература по анализу и моделированию ДТП

27. Crash-Test (Краш-Тест) (Результаты и обзор испытаний на прочность легковых автомобилей)
28. Crash-Chart (Краш-Чарт) (Помощник при моделировании ДТП)
29. "Technische Analyse" Макс Даннер (Технический анализ) (Исследования и методология работы по восстановлению картины и анализу ДТП)

1.3.6. Литература по специализированной технике

30. Baumaschinen (Строительная и дорожная техника) покупка или продажа (Цены на новую и поддержанную строительную и дорожную технику за последние 10 лет с учетом условий эксплуатации в Германии)

31. Baumaschinen. (Строительная и дорожная техника) покупка и продажа (Цены на новую и поддержанную строительную и дорожную технику за последние 10 лет с учетом условий эксплуатации в Германии)

32. Gabelstapler (Автопогрузчики) покупка или продажа (Цены на новые и поддержанные автопогрузчики за последние 10 лет с учетом условий эксплуатации в Германии)

33. Gabelstapler (Автопогрузчики) покупка и продажа (Цены на новые и поддержанные автопогрузчики за последние 10 лет с учетом условий эксплуатации в Германии)

34. Krane (грузоподъемные автокраны) (Цены на новые и поддержанные грузоподъемные автокраны за последние 10 лет с учетом условий эксплуатации в Германии)

35. LKW-Ladekrane (Погрузочные автокраны) (Цены на новые и поддержанные погрузочные автокраны за последние 10 лет с учетом условий эксплуатации в Германии)

36. Hubarbeitsbuhnen (Подъемники) (Цены на новые и поддержанные подъемники за последние 10 лет с учетом условий эксплуатации в Германии)

37. Hoch- und Tiefbaugerate (Землеройная техника) (Цены на новую и поддержанную землеройную технику за последние 10 лет в Германии)

38. Kommunale Fahrzeuge und Geräte (Коммунальная техника) (Цены на новую и поддержанную коммунальную технику за последние 10 лет в Германии)

Приложение 8

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО РАСЧЕТУ СТОИМОСТИ ГОДНЫХ ОСТАТКОВ

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО РАСЧЕТУ СТОИМОСТИ ГОДНЫХ ОСТАТКОВ (РФЦСЭ, 2008 г.)

1.1. Условия для расчета стоимости годных остатков

1.1.1. Стоимость годных остатков автотранспортного средства может рассчитываться только при соблюдении следующего условия:

- полная гибель автотранспортного средства в результате ДТП. Под полной гибелью понимается случай, когда стоимость восстановительного ремонта поврежденного АМТС, с учетом износа, равна или превышает 85% от его стоимости на момент повреждения, или проведение восстановительного ремонта технически невозможно.

1.1.2. Расчет стоимости годных остатков не следует производить в следующих случаях:

- когда автотранспортное средство не подлежит, с учетом технического состояния, разборке на запасные части;

- когда, в силу региональных особенностей вторичного рынка запасных частей, годные остатки данного автотранспортного средства не пользуются спросом.

1.2. Годные остатки автотранспортного средства

1.2.1. Под годными остатками автотранспортного средства понимаются исправные, имеющие остаточную стоимость детали (агрегаты, узлы) поврежденного автотранспортного средства, как правило, годные к дальнейшей эксплуатации, которые можно демонтировать с поврежденного автотранспортного средства и реализовать. Соответственно под стоимостью годных остатков понимается наиболее вероятная стоимость, по которой они могут быть реализованы, учитывая затраты на их демонтаж, дефектовку, ремонт, хранение и продажу.

Годные остатки должны отвечать следующим условиям:

1) Деталь (агрегат, узел) не должна иметь повреждений, нарушающих ее целостность и товарный вид, а агрегат (узел), кроме того, должен находиться в работоспособном состоянии.

2) Деталь (агрегат, узел) не должна иметь изменений конструкции, формы, целостности и геометрии, не предусмотренных изготовителем автотранспортного средства (например, дополнительные отверстия и вырезы для крепления несерийного оборудования).

3) Деталь не должна иметь следов предыдущих ремонтных воздействий (следов правки, рихтовки, следов шпатлевки, следов частичного ремонта и т.д.).

1.3. Расчет стоимости годных остатков

1.3.1. Стоимость годных остатков с учетом затрат на их демонтаж, дефектовку, хранение и продажу определяется по формуле:

$$C_{ГО} = Ц \cdot K_з \cdot K_г \cdot K_{он} \cdot \sum_{i=1}^n \frac{C_i}{100},$$

где: Ц - стоимость автомобиля в неповрежденном виде на момент определения стоимости годных остатков;

$K_з$ - коэффициент, учитывающий затраты на дефектовку, разборку, хранение, продажу;

$K_г$ - коэффициент, учитывающий срок эксплуатации автомобиля на момент повреждения и спрос на его неповрежденные детали;

$K_{он}$ - коэффициент, учитывающий объем (степень) механических повреждений автомобиля;

C_i - процентное соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов к стоимости автомобиля, %;

n - количество неповрежденных элементов (агрегатов, узлов).

1.3.2. Процентное соотношение стоимости неповрежденных деталей определяется согласно таблице 1.1.

Таблица 1.1

Примерное процентное соотношение стоимости узлов, агрегатов
легковых автомобилей к стоимости автомобиля

Наименование агрегата, узла, детали	% соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов АМТС к стоимости АМТС в неповрежденном виде (С) i
Оборудование кузова (салон а/м)	20
Кузов в металле	30
Остов кузова (пол салона, пороги, стойки, крыша, остекление салона (без стекол дверей))	13
Крыло переднее левое, брызговик крыла, передний левый лонжерон, наружные приборы освещения слева спереди	3
Крыло переднее правое, брызговик крыла, передний правый лонжерон, наружные приборы освещения справа спереди	3
Капот, рамка радиатора, навесные элементы рамки радиатора (вкл. бампер)	2,5
Крыло заднее левое (боковина), арки заднего левого колеса, приборы освещения слева сзади	2 (2,5 <*>)
Крыло заднее правое (боковина), арки заднего правого колеса, приборы освещения справа сзади	2 (2,5 <*>)
Крышка багажника (дверь задка), пол задний с лонжеронами, задняя панель с навесными деталями (вкл. бампер), облицовки багажного отсека	2,5
Двери (в сборе с арматурой)	2 (1 <*>)
Двигатель со сцеплением и навесным оборудованием	16

Двигатель со сцеплением без навесного оборудования	10
Коробка переключения передач (АКПП)	7 (8)
Передняя подвеска в сборе с рулевым приводом (подвеска в сборе, стабилизатор, тяги, тормозные механизмы, колеса, подрамник)	10 (8 <***>)
Рулевой механизм	2
Задняя подвеска в сборе (подвеска в сборе, стабилизатор, тяги, тормозные механизмы, колеса, подрамник, задний мост)	8 (10 <***>)
Подвеска в сборе для полноприводных автомобилей (подвеска в сборе, стабилизатор, тяги, тормозные механизмы, колеса, подрамники, передний и задний мосты)	18 (9 + 9)
Карданная передача (раздаточная коробка)	2
Радиаторы (ДВС, КПП, кондиционера, интеркулер, прочие), АКБ, топливный бак, система выпуска газов	2
Неучтенные детали (прочее)	3

 <*> В скобках указано значение для легковых автомобилей с двухдверным кузовом.

<***> В скобках указывается значение для автомобилей с задним приводом.

При частичном повреждении детали (узла, агрегата), согласно таблице 1.1, эксперт должен принять значение C_i пропорционально объему этих повреждений. Например, при повреждении передней подвески справа автомобиля с задним приводом (левая часть подвески не повреждена), значение C_i для позиции "передняя подвеска" принимается равным 4.

1.3.3. Коэффициент снижения стоимости "годных остатков" автомобиля, учитывающий затраты на разборку, дефектовку, хранение, продажу (K_3), рекомендуется принимать равным - 0,7.

1.3.4. Величина коэффициента K_B , учитывающего срок эксплуатации автомобиля на момент определения стоимости "годных остатков", а также спрос на неповрежденные детали, определяется согласно таблице 1. K_B 2.

Таблица 1.2

Значения коэффициента K_v

Срок эксплуатации автомобиля, лет	Значение K_v
0 - 5 (включительно)	0,85
6 - 10 (включительно)	0,70
11 - 15 (включительно)	0,55
16 - 20 (включительно)	0,4
Более 20 лет	0,35

1.3.5. Величина коэффициента, учитывающего объем (степень) механических повреждений автомобиля ($K_{оп}$), определяется согласно таблице 1. $K_{оп}$ 3.

Таблица 1.3

Объем механических повреждений	Процентное соотношение стоимости неповрежденных элементов к стоимости автомобиля C_i , %	Значение коэффициента, учитывающего объем механических повреждений $K_{оп}$	
		Интервал	Среднее
Незначительный	Более 80%	Интервал	0,9 - 1
		Среднее	0,95
	80 - 60	Интервал	0,8 - 0,9
		Среднее	0,85

Средний	60 - 40	Интервал	0,7 - 0,8
		Среднее	0,75
	40 - 20	Интервал	0,6 - 0,7
		Среднее	0,65
Значительный	20 - 0	Интервал	0,5 - 0,6
		Среднее	0,55

1.4. Порядок проведения экспертизы годных остатков автотранспортного средства

1.4.1. Основной целью экспертного осмотра при экспертизе годных остатков является установление номенклатуры и степени повреждения деталей (агрегатов, узлов), которые могут быть отнесены к годным остаткам поврежденного автотранспортного средства.

1.4.2. Автотранспортное средство должно быть представлено на экспертный осмотр в не восстановленном после ДТП виде. Предъявленные на экспертизу остатки автотранспортного средства должны однозначно идентифицироваться, как принадлежащие поврежденному автотранспортному средству, экспертиза годных остатков которого проводится.

1.4.3. Экспертный осмотр автотранспортного средства для экспертизы годных остатков рекомендуется проводить с привлечением средств инструментального контроля технического состояния автотранспортных средств и их отдельных агрегатов.

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация подпунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

1.4.5. Не подлежащие дальнейшей эксплуатации остатки АМТС определяются стоимостью лома, черных или цветных металлов, входящих в их конструкцию. Так как в настоящее время стоимость разборки легкового автомобиля для сдачи в металлолом, затрат на дефектовку, доставку до места сдачи в металлолом и сдачу металлолома, как правило, превышает стоимость, по которой можно сдать в лом металл, содержащийся в конструкции автомобиля, то стоимость не подлежащих дальнейшей эксплуатации остатков для легковых автомобилей не рассчитывается.

Приложение 9

ДОГОВОР ОБ ОЦЕНКЕ

ДОГОВОР ОБ ОЦЕНКЕ N _____

2009 г.

г. Москва

ФГУП ГНЦ РФ "НАМИ", в лице генерального директора Ипатова Алексея Алексеевича, именуемое в дальнейшем "Заказчик", поручает, и ООО "Прайс-Н", в лице генерального директора Иванова Александра Петровича, именуемое в дальнейшем "Исполнитель", принимает на себя выполнение оценки, согласно заданию на оценку.

1. ЗАДАНИЕ НА ОЦЕНКУ:

- а) объект оценки - легковой автомобиль "ВАЗ-21101", г.р.з. в834по77;
- б) имущественные права на объект оценки - собственник Петров Николай Иванович;
- в) цель оценки - определение рыночной стоимости;
- г) предполагаемое использование результатов оценки и связанные с этим ограничения - определение размера страховой выплаты;
- д) виды стоимости - стоимость ремонта, размер материального ущерба;
- е) дата оценки - 10 марта 2008 г.;
- ж) срок проведения оценки - с 10 марта по 20 марта 2008 г.;
- з) допущения и ограничения, на которых должна основываться оценка:
 - за достоверность исходных данных, полученных от заказчика и используемых для оценки, оценщик не несет ответственности;
 - итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, достоверна только на дату составления отчета;
 - итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с объектом оценки, если с даты составления отчета об оценке до даты совершения сделки с объектом оценки или даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев.

2. ОБЯЗАННОСТИ ИСПОЛНИТЕЛЯ.

2.1. Оценку производить на основании "Методического руководства РД 37.009.015-98, издание седьмое". Москва, 2008 г.

2.2. Предоставить Заказчику информацию о требованиях законодательства Российской Федерации об оценочной деятельности, в том числе обязанностях оценщика, требованиях к договору об оценке и отчету об оценке, а также о стандартах оценки.

2.3. Подготовить Отчет к передаче Заказчику в течение 3-х банковских дней со дня, следующего за днем осмотра, при условии внесения Заказчиком задатка, размер которого оговорен в п. 5.1 Договора. При возникновении сложных ситуаций, связанных с оценкой (недостаточность предоставленных

документов, материалов Заказчиком и т.п., необходимость дополнительного осмотра, дефектовки и т.п.), Исполнитель ходатайствует перед Заказчиком о продлении срока выполнения оценки.

2.4. Сообщать заказчику по его требованию сведения, касающиеся проведения оценки.

2.5. Без письменного разрешения Заказчика не передавать полученную от него информацию, а также итоговые документы другим лицам и организациям, кроме случаев, предусмотренных Законодательством.

3. ОБЯЗАННОСТИ ЗАКАЗЧИКА.

3.1. Предоставить АМТС для проведения оценки в согласованное с Исполнителем время.

3.2. Обеспечить следующие условия при осмотре АМТС:

- достаточное для осмотра освещение;
- АМТС должно быть в чистом виде;
- должен быть обеспечен свободный доступ: к а/м со всех сторон; ко всем проемам; салону, агрегатам; узлам, деталям.

3.3. Предоставить Исполнителю достоверную информацию о АМТС, необходимые для выполнения договора документы и материалы.

3.4. Оплатить услуги Исполнителя согласно п. 6 данного Договора.

4. ПЕРЕДАЧА ОТЧЕТА.

4.1. Отчет передается Заказчику после полной оплаты оказанных услуг.

4.2. Фактом сдачи-приемки выполненных Исполнителем работ является прием Заказчиком Отчета.

5. РАЗМЕР ОПЛАТЫ (размер оплаты зависит от объема выполняемой работы).

6. ПОРЯДОК ОПЛАТЫ. Заказчик вносит задаток в размере 100% стоимости, указанной в п. 5.

7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ.

7.1. Спорные вопросы по данному договору решаются в судебном порядке.

7.2. Срок действия данного договора с по

7.3. Договор исполнен в 2-х экземплярах, один из которых находится у Исполнителя, а другой у Заказчика.

Заказчик

Исполнитель

Фактический адрес - 125438, г. Москва,
Автомоторная ул., д. 2.

Почтовый адрес - 125183, г. Москва, а/я 18;
Юр. адрес - 111625, г. Москва, ул. Пронская, д. 8/4;
Банк получателя: Сбербанк России, г. Москва
Получатель: ООО "Прайс-Н"
ИНН 7707025500
КПП 772101001
Тверское отделение СБ 7982 г. Москва
БИК 044626226
Кор. счет N 30101810400000000226
Счет N 40702810038080100070

Приложение 10

АКТ ОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

ООО "ОЦЕНКА"

АКТ

осмотра транспортного средства
----- N _____

"__" _____ 200_ г. Начало осмотра " " час. " " мин.

Место осмотра _____ Условия осмотра. Состояние т.с. (грязный, чистый). Свободный доступ к а/м со всех сторон. НЕДОСТУПНЫ (проемы, салон, агрегаты, узлы, детали).....

ОСВЕЩЕНИЕ (естественное, электрическое, слабое, достаточное, прямой, рассеянный свет)

Мною, _____ произведен осмотр ТС _____ год, месяц выпуска: _____ ГОС

---номер: _____ N двигателя: _____ объем, л мощность, л.с. _____

номер VIN: _____ Цвет кузова: _____ Тип ЛКП: _____ кузов N: _____

пробег по одометру: _____ свидетельство о регистрации _____ собственник: _____

тип кузова _____ кол-во дверей: _____

складная крыша	спойлер передний	климат-контроль	АБС (антиблок. сист.)
металл. съемн. крыша	спойлер задний	доп. автоном. отопитель	ПВС (противобукс. сист.)

люк стеклянный
 механич. сдвигаем. люк
 электр. сдвигаем. люк
 багажн. (релинг) крыши
 тягово-цепное устройство
 тонированные стекла
 зерк. з/вида эл./обогр.
 фары ксенон
 фары противотум./доп.
 омыват./очистит. фар
 стеклоочистит. задний
 двойной кондиционер

накл. арок/порогов
 защ. пер. хр/черн/кр
 парк-контроль
 наружный термометр
 накладки хром.
 накладки окрашен.
 натуральная кожа
 спортивные сиденья
 обогрев сидений
 разделън. зад. сиденья
 кондиционер
 регул. подвеска

центральный замок
 противоугон. сигн.
 тахометр
 эл. ст.-подъемн. пер/зад
 регулировка фар
 круиз-контроль
 компьютер
 азрбаг водит.
 азрбаг пассаж.
 азрбаг боковой
 усилит. рул. управлен.

литые колеса
 а/магнитола
 авт. КП
 КП типтроник
 мех. КП
 подкрылки
 антикор
 газ. оборудование
 шины
 азрбаг-занавеска
 бампер/зерк. под цвет куз.

ВИДЫ ПОВРЕЖДЕНИЙ:

----- вмятина; складка; излом ребра жесткости; вытяжка.

ВИДЫ РЕМОНТНЫХ работ:

----- Замена. Ремонт. Устранение перекосов. Окраска.
 Контроль. Диагностика. Дефектовка.

ВЫПИСКА из Справки ГИБДД (повреждения а/м, внесенные в Справку):

ПРИМЕЧАНИЕ:

----- С большой долей вероятности можно предположить, что установленные при осмотре повреждения автомобиля могут ЯВЛЯТЬСЯ следствием ДТП, зафиксированного в прилагаемой Справке ГИБДД.

Повреждения, по поводу которых можно предположить, что они НЕ ЯВЛЯЮТСЯ следствием этого ДТП, помечаются в разделе "ВЫВОДЫ" двумя звездочками <***>.

ПРИ ОСМОТРЕ УСТАНОВЛЕНО	ВЫВОДЫ
Двигатель а/м запускается (не запускается). Автомобиль имеет эксплуатационные дефекты:	
Наименование поврежденной детали. Вид, размер повреждения	Вид ремонта N N фото

АКТ СОСТАВЛЕН ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ОСМОТРА. При осмотре присутствовали:		Возможны скрытые дефекты, повреждения. Специалист, оценщик (подпись)
Заказчик (Доверенное лицо)	(подпись) (расшифровка)	
Другие заинтересованные лица	(подпись) (расшифровка)	
Специалист, оценщик	(подпись) (расшифровка)	

ОТЧЕТ ПО АВТОМОБИЛЮ

ООО "Оценщик"

ОТЧЕТ N 12-2 от г.

"Определение стоимости легкового автомобиля ВАЗ-21093, г.р.з....."

1. ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ И ВЫВОДЫ

1.1. Общая информация, идентифицирующая объект оценки.

Объект оценки:

- "ВАЗ-21093" - легковой автомобиль;
- Идентификационный номер автомобиля (VIN) -
- Номер государственной регистрации:

1.2. Результаты оценки

1.2.1. Итоговая величина стоимости легкового автомобиля "ВАЗ-21093" равна

73 800 (семьдесят три тысячи восемьсот) руб.

2. Задание на оценку (договор N 12 от г.):

2.1. объект оценки - легковой автомобиль "ВАЗ-21093", VIN-.....

2.2. имущественные права на автомобиль ВАЗ-21093 - полные, без обременения, собственник -

2.3. цель оценки - определение рыночной стоимости.

2.4. предполагаемое использование результатов оценки и связанные с этим ограничения - продажа, ограничения отсутствуют.

2.5. вид стоимости - рыночная стоимость;

2.6. дата определения стоимости объекта оценки - г.

2.7. срок проведения оценки - г.

2.8. Допущения и ограничения, на которых основывается оценка, и использованные оценщиком при проведении оценки:

2.8.1. За достоверность сведений, предоставленных заказчиком, оценщик ответственности не несет.

2.8.2. Результаты оценки справедливы только на дату оценки.

2.8.3. Итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с объектом оценки, если с даты составления отчета об оценке до даты совершения сделки с объектом оценки или даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев.

3. Сведения о заказчике - Юсупов А.М., паспорт 46 06 XXXXXX выдан ОВД Можайского р-на, Московской области 16.02.2003 г.

4. Сведения об оценщике - Петров Александр Петрович. Член СРО "РОО" с 14 ноября 2007 г., регистрационный номер в реестре оценщиков N 00456. Диплом Московского государственного технического университета "МАМИ", ПП N 003353 от 8 июня 2002 г. Полис САК "Информстрах" N 19/08 - 090055. Стаж работы - 30 лет. ООО "Оценщик", ОГРН - 11111111111111111111, дата присвоения ОГРН 11 октября 2001 г. Адрес фактический: г. Тверь, ул. Мира, д. 12.

5. Специалисты, привлекаемые к проведению оценки.

Федоров А.А. - привлекался для проведения осмотра а/м, окончил курсы повышения квалификации МГТУ "МАМИ" 12 октября 2005 г. по специальности "Автоэксперт оценщик".

6. Применяемые федеральные стандарты оценочной деятельности:

Федеральные стандарты оценки ФСО N 1, ФСО N 2, ФСО N 3.

7. Применяемые стандарты и правила оценочной деятельности

Стандарты и правила СРО РОО.

8. Точное описание объекта оценки.

- а/м ВАЗ-21093
- номер VIN - X7Д21093020016449
- год выпуска - 1999 г.
- пробег - не установлен
- объем двигателя - 1499 куб. см
- мощность двигателя - 52,3 квт/70,9 л.с.
- тип ЛКМ - металл
- текущее использование объекта - в личных целях
- эксплуатационные дефекты - соответствуют возрасту автомобиля
- следы коррозии отсутствуют
- двигатель запускается
- аварийные повреждения отсутствуют.

9. Анализ рынка.

Автомобиль ВАЗ-21093 - массового производства, выпуск его прекращен. Автомобиль широко представлен на вторичном рынке, пользуется устойчивым спросом.

10. Применяемые подходы, методы, программы.

10.1. Определение стоимости проводилось сравнительным подходом.

10.2. Обоснование отказа от использования затратного подхода - затратный подход не отражает в должной мере рыночной конъюнктуры.

10.3. Обоснование отказа от использования доходного подхода - на рыночную стоимость серийных автомобилей не влияет его сфера применения и, как следствие, связанная с этим применением потенциальная доходность или убыточность.

10.4. Применяемые методики (методы) - "Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления РД 37.009.015-98 восьмое издание", Москва, 2010 г.

Данная методика полностью отвечает требованиям Закона об оценочной деятельности и Федеральным стандартам оценки.

11. Описание процесса оценки.

11.1. Заключение с заказчиком договора на проведение оценки, включающего задание на оценку;

11.2. Сбор и анализ информации, необходимой для проведения оценки;

11.3. Выбор подходов к оценке, включая выбор методов оценки и осуществление необходимых расчетов;

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация подпунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

11.3. Согласование (обобщение) результатов применения подходов к оценке и определение итоговой величины стоимости объекта оценки;

11.4. Составление отчета об оценке.

12. Согласование результатов.

Согласование результатов не проводилось, так как при определении стоимости использовался только сравнительный подход.

13. Копии документов, используемые оценщиком.

- Свидетельство о регистрации ТС.

14. Информация, используемая в отчете.

- "Российский авторынок (легковые автомобили)", апрель 2009 г. "Прайс-Н".

- Акт осмотра N 03/18-2 от 08.04.2009 г.

- Фототаблица автомобиля.

15. Итоговая величина стоимости объекта оценки.

Расчет стоимости объекта оценки приведен в Приложении "Расчет стоимости

автомобиля "ВАЗ-21093".

73 800 (семьдесят три тысячи восемьсот) руб.

16. ПРИЛОЖЕНИЯ.

Приложение 1. Акт осмотра N 03/18-2 от г.

Приложение 2. Фотографии оцениваемого автомобиля.

Приложение 3. Расчет стоимости автомобиля "ВАЗ-21093".

Директор _____

Оценщик _____

Специалист _____

Приложение 12

ОТЧЕТ ПО РЕМОНТУ

ООО "Оценщик"

ОТЧЕТ N 12-1
от 22 февраля 2009 г.

"Определение стоимости ремонта автомобиля "ВАЗ-21093" и размера материального ущерба, полученного в результате ДТП"

1. ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ И ВЫВОДЫ

1.1. Общая информация, идентифицирующая объект оценки.

Объект оценки - легковой автомобиль ВАЗ-21102;

Идентификационный номер автомобиля (VIN) - ХТА21093040781848;

Номер государственной регистрации - о703ео97;

1.2. Результаты оценки

1.2.1. Итоговая величина стоимости объекта оценки

Стоимость восстановительного ремонта на 18 февраля 2009 г. составляет

85 880 (Восемьдесят пять тысяч восемьсот восемьдесят) руб.

Размер материального ущерба на 18 февраля 2009 г. составляет

76 426 (семьдесят шесть тысяч четыреста двадцать шесть) руб.

2. Задание на оценку (Договор N 12 от 9 февраля 2009 г.)

2.1. Объект оценки - Автомобиль ВАЗ-21093; г.р.з. о703ео97; VIN - ХТА21093040781848.

2.2. Имущественные права на объект оценки: права полные, без обременений.

2.3. Цель оценки - определение рыночной стоимости.

2.4. Предполагаемое использование результатов - определение размера страховой выплаты.

2.5. Вид стоимости - Стоимость ремонта, размер материального ущерба.

2.6. Дата оценки - 18 февраля 2009 г.

2.7. Срок проведения оценки - 18 - 23 февраля 2009 г.

2.8. Допущения и ограничения, на которых основывается оценка, и использованные оценщиком при проведении оценки:

2.8.1. За достоверность сведений, предоставленных заказчиком, оценщик ответственности не несет.

2.8.2. Результаты оценки справедливы только на дату оценки.

2.8.3. Итоговая величина стоимости объекта оценки, указанная в отчете об оценке, может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с объектом оценки, если с даты составления отчета об оценке до даты совершения сделки с объектом оценки или даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев.

3. Сведения о заказчике - Юсупов А.М., паспорт 46 06 XXXXXX выдан ОВД Можайского р-на, Московской области 16.02.2003 г.
4. Сведения об оценщике - Петров Александр Петрович. Член СРО "РОО" с 14 ноября 2007 г., регистрационный номер в реестре оценщиков N 00456. Диплом Московского государственного технического университета "МАМИ", ПП N 003353 от 8 июня 2002 г. Полис САК "Информстрах" N 19/08 - 090055. Стаж работы - 30 лет. ООО "Оценщик", ОГРН - 11111111111111111111, дата присвоения ОГРН 11 октября 2001 г. Адрес фактический: г. Тверь, ул. Мира, д. 12.
5. Специалисты, привлекаемые к проведению оценки.
Федоров А.А. - привлекался для проведения осмотра а/м, окончил курсы повышения квалификации МГТУ "МАМИ" 12 октября 2005 г. по специальности "Автоэксперт оценщик".
6. Применяемые федеральные стандарты оценочной деятельности:
Федеральные стандарты оценки ФСО N 1, ФСО N 2, ФСО N 3.
7. Применяемые стандарты и правила оценочной деятельности
Стандарты и правила СРО РОО.
8. Точное описание объекта оценки.
- а/м ВАЗ-21093
- номер VIN - ХТА21093040781848
- гос. ном.- о703ео97
- год выпуска - 1999 г.
- пробег - не установлен
- объем двигателя - 1499 куб. см
- мощность двигателя - 52,3 квт./70,9 л.с.
- тип ЛКМ - металллик
- текущее использование объекта - в личных целях
- эксплуатационные дефекты - соответствуют возрасту автомобиля
- следы коррозии отсутствуют
- двигатель запускается
- имеются аварийные повреждения.
- 8.1. Перечень поврежденных деталей с описанием характера повреждений, ремонтных воздействий, фотографий, отображающих повреждение (Акт осмотра N 03/18-2 от 18.02.2009 г.).
1. Лонжерон правый передний - деформирован с изломами ребер жесткости - Зам. и Окр.; Фото N 18
 2. Усилитель брызговика передний крыла верхний правый - деформирован с заломы металла Зам. и Окр.; Фото N 2, 5
 3. Брызговик переднего крыла правый - деформирован с заломы металла - Зам. Окр.; Фото N 5
 4. Усилитель брызговика передний крыла верхний левый - деформация на площади до 30%, - Рем. N 2 и Окр.; Фото N 11
 5. Крыло переднее правое - деформировано с разрывами и заломы металла - Зам. и Окр.; Фото N 2, 5
 6. Крыло переднее левое - деформация, вмятина площадью около 5%. Рем. N 1 и Окр.
 7. Рамка радиатора в сборе - деформация с заломы металла, Зам. и Окр.; Фото N 1
 8. Решетка радиатора - повреждена, Зам. и Окр.; Фото N 1
 9. Капот - деформирован с изломами ребер жесткости - Зам. и Окр.; Фото N 1, 2
 10. Петля капота правая - деформирована; Зам. и Окр.; Фото N 1, 2
 11. Петля капота левая - деформирована; Зам. и Окр.; Фото N 1, 2
 12. Замок капота - сломан; Зам.; Фото N 1, 2
 13. Щиток переднего крыла правый - поврежден, Зам.
 14. Блок-фара правая - разбита; Зам.; Фото N 1
 15. Блок-фара левая - повреждение крепления; Зам.; Фото N 8
 16. Электровентилятор системы охлаждения - поврежден; Зам.
 17. Боковой указатель поворота - повреждение крепления; Зам.; Фото N 2

18. Стойка правая в/о - деформирована, вмятина площадью около 5%., Рем. N 1 и Окр.; Фото N 2
19. Стекло ветрового окна - разбито; Зам.; Фото N 2
20. Щиток передка - деформирован, вмятина площадью около 30%. Рем. N 2 и Окр.; Фото N 5, 10
21. Дверь передняя правая - деформирована, вмятина площадью около 5%. Рем. N 1 и Окр.; Фото N 2
22. Панель крыши - деформирована, вмятина. Рем. N 1 и Окр.; Фото N 3
23. Бампер передний - разрушен; Зам. и Окр.; Фото N 1, 2
24. Брызговик двигателя - деформирован на пл. до 15%; Рем. 0,5 н/ч
25. Радиатор системы охлаждения - пробит; Зам.; Фото N 1
26. Кожух вентилятора - деформирован, Зам.; Фото N 14
27. Наконечник правый наружный рулевой тяги - погнут; Зам.; Фото N 12
28. Наконечник правый внутренний рулевой тяги - погнут; Зам.; Фото N 12
29. Поперечина передней подвески - погнута; Зам.; Фото N 13
30. Растяжка нижнего рычага передней подвески - повреждена; Зам.; Фото N 14
31. Накладка рамы ветрового окна - повреждена; Зам.; Фото N 10
32. Накладка фары правой - повреждена; Зам.; Фото N 1
33. Подушка правой опоры двигателя - повреждена; Зам.; Фото N 6
34. Крышка защитная ремня ГРМ передняя - сломана; Зам.; Фото N 6
35. Крышка защитная ремня ГРМ задняя - сломана; Зам.; Фото N 6
36. Ремень ГРМ - разрыв, Зам.; Фото N 6
37. Корпус фильтра воздушного - поврежден; Зам.; Фото N 12
38. Стойка телескопическая правая - деформирована; Зам.; Фото N 15
39. Деформация (перекос) проема передней правой двери (1355 x 990 x 950) - устранение перекоса; Фото N 2, 16, 17

9. Анализ рынка.

Автомобиль ВАЗ-21093 - массового производства. Запчасти в полном ассортименте широко представлены на рынке.

10. Применяемые подходы, методы, программы.

- 10.1. Затратный подход - применяется для калькулирования затрат на ремонт.
- 10.2. Сравнительный подход - применяется при определении стоимости нормо-часов, запасных частей, материалов, необходимых для работы.
- 10.3. Доходный подход - не применялся, т.к. получение дохода при ремонте не предусмотрено.
- 10.4. Применяемые методики (методы) - "Методическое руководство (РД 37.009.015-98), издание седьмое", 2009 г.
- 10.5. Расчет калькуляции проводился с помощью программы "Нами-Сервис".

11. Описание процесса оценки.

- 11.1. Заключение с заказчиком договора на проведение оценки, включающего задание на оценку;
- 11.2. Сбор и анализ информации, необходимой для проведения оценки;
- 11.3. Выбор подходов к оценке, включая выбор методов оценки и осуществление необходимых расчетов;

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация подпунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

- 11.3. Согласование (обобщение) результатов применения подходов к оценке и определение итоговой величины стоимости объекта оценки;
- 11.4. Составление отчета об оценке.

12. Согласование результатов.

Согласование результатов не проводилось, так как при определении стоимостей различные подходы не использовались одновременно.

13. Копии документов, используемые оценщиком.

- Справка ГИБДД о ДТП.
- Свидетельство о регистрации ТС.

14. Информация, используемая в отчете.
- ТУ 017207-255-00232934-2006. "Кузова автомобилей LADA".
- "LADA SAMARA. Трудоемкости ремонтных работ". Тольятти, 2008 г.
- Цены на запчасти и материалы определены по магазину "Кэмп" (т. 35 16 12) по состоянию на дату оценки.
- Стоимость нормо-часа взята по справочнику "Нормо-часы региональная стоимость по видам ремонтных работ" февраль 2009 г., "Прайс-Н", что соответствует рыночной стоимости на момент оценки.

15. Итоговая величина стоимости объекта оценки.
Расчет итоговой величины стоимости объекта оценки приведен в Приложении 3 "Калькуляция стоимости восстановительного ремонта автомобиля "ВАЗ-21093".
Стоимость восстановительного ремонта на 18 февраля 2009 г. составляет

85 880 (Восемьдесят пять тысяч восемьсот восемьдесят) руб.

Размер материального ущерба на 18 февраля 2009 г. составляет
76 426 (семьдесят шесть тысяч четыреста двадцать шесть) руб.

16. ПРИЛОЖЕНИЯ.
Приложение 1. Акт осмотра N 03/18-2 от 18.02.2009.
Приложение 2. Фототаблица повреждений АМТС.
Приложение 3. Калькуляция стоимости восстановительного ремонта автомобиля "ВАЗ-21093".
Приложение 4. Копия страхового полиса оценщика
Приложение 5. Копия выписки из реестра саморегулируемой организации

Директор _____

Оценщик _____

Специалист _____

Приложение 13

ОПРЕДЕЛЕНИЕ УТРАТЫ ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЯ В РЕЗУЛЬТАТЕ АВАРИИ

1. ОСНОВНЫЕ ФАКТЫ И ВЫВОДЫ

1.1. Общая информация, идентифицирующая объект оценки.
Объект оценки - легковой автомобиль ВАЗ-21093;
Идентификационный номер автомобиля (VIN) - ХТА21093040781848;
Номер государственной регистрации - о703ео97;
1.2. Результаты оценки
1.2.1. Итоговая величина стоимости объекта оценки
Величина утраты товарной стоимости на 18 февраля 2009 г. составляет

6 875 (шесть тысяч восемьсот семьдесят пять) руб.

2. Задание на оценку (Договор N 12 от 9 февраля 2009 г.)

2.1. Объект оценки - Автомобиль ВАЗ-21093; г.р.з. о703ео97; VIN - ХТА21093040781848.
2.2. Имущественные права на объект оценки: права полные, без обременений.
2.3. Цель оценки - определение рыночной стоимости.
2.4. Предполагаемое использование результатов - определение размера страховой выплаты.
2.5. Вид стоимости - утрата товарной стоимости.
2.6. Дата оценки - 18 февраля 2009 г.
2.7. Срок проведения оценки - 18 - 23 февраля 2009 г.
2.8. Допущения и ограничения, на которых основывается оценка, и

использованные оценщиком при проведении оценки:

2.8.1. За достоверность сведений, предоставленных заказчиком, оценщик ответственности не несет.

2.8.2. Результаты оценки справедливы только на дату оценки.

2.8.3. Итоговая величина стоимости объема оценки, указанная в отчете об оценке, может быть признана рекомендуемой для целей совершения сделки с объектом оценки, если с даты составления отчета об оценке до даты совершения сделки с объектом оценки или даты представления публичной оферты прошло не более 6 месяцев.

3. Сведения о заказчике - Юсупов А.М., паспорт 46 06 XXXXXX выдан ОВД Можайского р-на, Московской области 16.02.2003.

4. Сведения об оценщике - Петров Александр Петрович. Член СРО "РОО" с 14 ноября 2007 г., регистрационный номер в реестре оценщиков N 00456. Диплом Московского государственного технического университета "МАМИ", ПП N 003353 от 8 июня 2002 г. Полис САК "Информстрах" N 19/08 - 090055. Стаж работы - 30 лет. ООО "Оценщик", ОГРН_ - 111111111111111111111111, дата присвоения ОГРН 11 октября 2001 г. Адрес фактический: г. Тверь, ул. Мира, д. 12.

5. Специалисты, привлекаемые к проведению оценки.

Федоров А.А. - привлекался для проведения осмотра а/м, окончил курсы повышения квалификации МГТУ "МАМИ" 12 октября 2005 г. по специальности "Автоэксперт оценщик".

6. Применяемые федеральные стандарты оценочной деятельности:
Федеральные стандарты оценки ФСО N 1, ФСО N 2, ФСО N 3.

7. Применяемые стандарты и правила оценочной деятельности
Стандарты и правила СРО РОО.

8. Точное описание объекта оценки.

- а/м ВАЗ-21093

- номер VIN - ХТА21093040781848

- гос. ном. - о703ео97

- год выпуска - 2006 г.

- С - рыночная стоимость автомобиля на момент аварии - 250 000 руб.;

да

- С - суммарная величина затрат на ремонт автомобиля - 25 000 руб.;

рем

в том числе:

- С - величины трудовых затрат и накладных расходов (суммарная раб

стоимость нормо-часов) 20 000 руб.;

- С - стоимость материалов - 1 000 руб.;

м

- С - стоимость запасных частей - 4 000 руб.;

зч

- Д - фактический срок службы автомобиля - 3,1 года;

ф

- И - величина износа оцениваемого автомобиля 21%.

9. Анализ рынка.

Автомобиль ВАЗ-21093 - массового производства. Запчасти в полном ассортименте широко представлены на рынке.

10. Применяемые подходы, методы, программы.

10.1. Затратный подход - применяется для расчета УТС.

10.2. Сравнительный подход - не применялся, из-за отсутствия аналогов.

10.3. Доходный подход - не применялся, т.к. получение дохода при ремонте не предусмотрено.

10.4. Применяемые методики (методы) - "Методическое руководство (РД 37.009.015-98), издание восьмое", 2010 г.

11. Описание процесса оценки.

11.1. Заключение с заказчиком договора на проведение оценки, включающего задание на оценку;

11.2. Сбор и анализ информации, необходимой для проведения оценки;

11.3. Выбор подходов к оценке, включая выбор методов оценки и осуществление необходимых расчетов;

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация подпунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

11.3. Согласование (обобщение) результатов применения подходов к оценке и определение итоговой величины стоимости объекта оценки;

11.4. Составление отчета об оценке.

12. Согласование результатов.

Согласование результатов не проводилось, так как при определении УТС использовался только один подход – сравнительный.

13. Копии документов, используемые оценщиком.

- Свидетельство о регистрации ТС.

14. Информация, используемая в отчете.

- Вся исходная информация получена от заказчика.

15. Итоговая величина стоимости объекта оценки.

Расчет итоговой величины стоимости объекта оценки приведен в Приложении.

Величина утраты товарной стоимости на 18 февраля 2009 г. составляет

6 875 (шесть тысяч восемьсот семьдесят пять) руб.

16. ПРИЛОЖЕНИЯ.

Приложение 1. Расчет утраты товарной стоимости автомобиля "ВАЗ-21093".

Приложение 2. Копия страхового полиса оценщика.

Приложение 3. Копия выписки из реестра саморегулируемой организации.

Директор _____

Оценщик _____

Специалист _____

Приложение 1

РАСЧЕТ УТРАТЫ ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЯ "ВАЗ-21093"

1. Границы определения УТС.

Утрата товарной стоимости может определяться для поврежденного автомобиля до или после его восстановления при условии:

- стоимость ремонта не должна быть менее 5% стоимости автомобиля до аварии;

- на день осмотра величина износа автомобиля составляла менее 40% и срок эксплуатации не превышал пяти лет;

- автомобиль не имел до аварии значительных повреждений или коррозионных разрушений;

- если ранее автомобиль подвергался ремонту с заменой отдельных деталей, то УТС определяется только при замене съемных деталей.

2. Расчет УТС.

Утрата товарной стоимости определяется по формуле:

$$УТС = 0,01 \times (C_{да} + C_{рем}) \times K_{утс}, \quad (3.1)$$

где: $K_{\text{утс}}$ - корректирующий коэффициент, учитывающий отношение (А) стоимости ремонта к стоимости автомобиля и соотношение (В) между стоимостью трудовых затрат и накладных расходов и стоимостью запчастей и материалов. Эмпирические значения $K_{\text{утс}}$ приведены в таблице 4.6.

Величина УТС определяется в следующей последовательности:

1. Определяется отношение (А) стоимости ремонта к рыночной стоимости автомобиля на момент, предшествующий аварии:

$$A = (C_{\text{рем}} / C_{\text{да}}) \times 100\%, \quad (3.2)$$

причем это отношение не должно быть менее 5%. То есть:

$$A \geq 5\% \quad (3.3)$$

2. Определяется отношение (В) величины трудовых затрат и накладных расходов к стоимости запасных частей и материалов:

$$B = (C_{\text{раб}} / (C_{\text{м}} + C_{\text{зч}})) \times 100\% \quad (3.4)$$

3. По найденным значениям А и В в таблице 4.6 определяется величина $K_{\text{утс}}$.

В рассматриваемом случае нам заданы следующие значения исходных данных:

$C_{\text{да}} = 250\,000$ (рыночная стоимость автомобиля на момент, предшествующий аварии), руб.;

$C_{\text{рем}} = 25\,000$ (суммарная величина затрат на ремонт), руб.;

$C_{\text{раб}} = 20\,000$ (величины трудовых затрат и накладных расходов), руб.;

$C_{\text{м}} = 1\,000$ (стоимость материалов), руб.;

$C_{\text{зч}} = 4\,000$ (стоимость запасных частей), руб.;

$D_{\text{ф}} = 3,1$ (срок службы автомобиля), лет.

После подстановки исходных данных находим значения:

$$A = (25\,000 : 250\,000) \times 100\% = 10\%;$$

$$B = (20\,000 : (1\,000 + 4\,000)) \times 100\% = 400\%$$

Значения коэффициента K_{yrc}

Возраст ТС	6 ≤ A < 20					20 ≤ A < 33					33 ≤ A < 45					45 ≤ A < 65					A ≥ 65				
	B < 50	50 ≤ B < 70	70 ≤ B < 100	100 ≤ B < 130	B ≥ 130	B < 50	50 ≤ B < 70	70 ≤ B < 100	100 ≤ B < 130	B ≥ 130	B < 50	50 ≤ B < 70	70 ≤ B < 100	100 ≤ B < 130	B ≥ 130	B < 50	50 ≤ B < 70	70 ≤ B < 100	100 ≤ B < 130	B ≥ 130	B < 50	50 ≤ B < 70	70 ≤ B < 100	100 ≤ B < 130	B ≥ 130
До 0,2 вкл.	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	3,25	3,75	4,25	4,75	5,25	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	3,75	4,25	4,75	5,25	5,75	4,0	4,5	5,0	5,50	6,0
0,2 до 0,5 вкл.	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	2,75	3,25	3,75	4,25	4,75	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	3,25	3,75	4,25	4,75	5,25	3,5	4,0	4,5	5,00	5,5
0,5 до 1 вкл.	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	2,25	2,75	3,25	3,75	4,25	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	2,75	3,25	3,75	4,25	4,75	3,0	3,5	4,0	4,50	5,0
От 1 до 2 вкл.	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	1,75	2,25	2,75	3,25	3,75	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	2,25	2,75	3,25	3,75	4,25	2,5	3,0	3,5	4,00	4,5
От 2 до 3 вкл.	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	1,25	1,75	2,25	2,75	3,25	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	1,75	2,25	2,75	3,25	3,75	2,0	2,5	3,0	3,50	4,0
От 3 до 4 вкл.	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	0,75	1,25	1,75	2,25	2,75	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	1,25	1,75	2,25	2,75	3,25	1,5	2,0	2,5	3,00	3,5
От 4 до 5 вкл.	0,0	0,5	1,0	1,5	2,0	0,25	0,75	1,25	1,75	2,25	0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	0,75	1,25	1,75	2,25	2,75	1,0	1,5	2,0	2,50	3,0

По таблице определяем величину $K_{\text{утс}}$.

Так как значение $A = 10$ лежит в диапазоне:

$$5 \leq A < 20;$$

возраст ТС ($D_{\text{ф}} = 3,1$) лежит в диапазоне:

$$3 < \text{Возраст ТС} \leq 4;$$

значение B принадлежит области:

$$B \geq 130;$$

То величина $K_{\text{утс}} = 2,5$;

Следовательно, согласно (5.1) УТС = $0,01 \times (250\,000 + 25\,000) \times 2,5 = 6\,875$.

Окончательно

$$\text{УТС} = 6\,875 \text{ руб.}$$

Приложение 14

ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЙ СЛОВАРЬ

А

АВАРИЯ - повреждение АМТС или его комплектующих в результате нештатной ситуации (ДТП, воздействие внешних сил и т.п.), а также при нарушении правил эксплуатации.

АВАРИЙНЫЙ - поврежденный.

АВТОМОБИЛИ - самоходные транспортные средства для перевозок людей и грузов по безрельсовым путям; подразделяются на:

- автомобили легковые - автомобили, предназначенные для перевозки людей и багажа;

- автобусы - многоместные автомобили для перевозки пассажиров;

- автомобили грузовые - автомобили, предназначенные для перевозки грузов; отличаются от тракторов более высокой допустимой скоростью движения.

АВТОМОТОТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО - разновидность транспортных средств, включающая автотранспортные средства и мототехнику.

АВТОПОЕЗД - механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом (прицепами).

АВТОТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО - автомобили, автобусы, автомобильные прицепы, а также специальная и специализированная техника на их шасси.

АГРЕГАТ - законченный (цельнокомплектный) механизм, выполняющий определенную функцию в составе транспортного средства или самостоятельно, состоящий из узлов и деталей.

АКТИВ(ы) - термин используется для обозначения движимого и недвижимого имущества; ресурс, который находится в собственности или под управлением предприятия и от которого в будущем можно ожидать экономические выгоды для предприятия.

АМОРТИЗАЦИЯ - 1. (depreciation - обесценение, износ) утрата стоимости актива, вызываемая износом, устариванием; 2. (amortization - погашение) постепенное погашение затрат приобретения путем списания затрат на производимый продукт или услугу.

АНАЛИЗ - метод исследования путем рассмотрения отдельных сторон, свойств, составных частей чего-н.

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

Б

БАЗА АМТС - расстояние между передней и задней осью (двухосное АМТС) или центром тележки (трехосное АМТС).

БАЛАНСОВАЯ СТОИМОСТЬ (в новых МСФО называется учетной суммой) - первоначальные капитализированные затраты на приобретение АМТС.

В

ВИД - разновидность, тип.

ВНЕШНЕЕ УСТАРИВАНИЕ - см. экономическое устаривание.

ВМЯТИНА - повреждения различной формы и размеров, характеризующиеся вдавленностью поверхности.

ВОДИТЕЛЬ - лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

Д

ДАТА ОТЧЕТА - дата отчета об оценке. Может совпадать или не совпадать с датой оценки.

ДАТА ОЦЕНКИ - дата, на которую действительно заключение оценщика о стоимости.

ДВИЖИМОЕ ИМУЩЕСТВО - юридическое понятие, касающееся всех прав, интересов и выгод, связанных с собственностью на что-либо, отличное от недвижимости.

ДЕТАЛЬ - составная часть автомобиля, изготовленная без применения сборочных операций.

ДЕФОРМАЦИЯ - изменение формы и размеров тела (детали, конструкции) в результате внешних воздействий без изменения его массы. Наиболее простые виды - растяжение, сжатие, изгиб, кручение.

ДЕФОРМАЦИЯ поверхностная - в результате ее образуются вмятины, выпуклости.

ДЕФОРМАЦИЯ глубокая - в результате ее образуются складки, вытяжки, изломы ребер жесткости, разрушения целостности материала или соединения с образованием трещин, разрывов, отделением фрагментов.

ДЕФЕКТ - недостаток, несоответствие требованиям нормативно-технической документации.

ДИСКОНТНАЯ СТАВКА - см. ставка дисконтирования.

ДОГОВОР - соглашение о взаимных обязательствах.

ДОПУЩЕНИЯ - предположения, считающиеся истинными.

ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

ДОХОД - см. чистый доход.

ДОХОДНЫЙ ПОДХОД - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении ожидаемых доходов от объекта оценки.

З

ЗАДИРЫ - повреждение, приведшее к нарушению материала поверхности.

ЗАТРАТЫ - денежная сумма, требуемая для создания или производства товара или услуги.

ЗАТРАТЫ ВОСПРОИЗВОДСТВА - затраты на создание идентичного нового объекта.

ЗАТРАТЫ ЗАМЕЩЕНИЯ - затраты на создание аналогичного нового объекта.

ЗАТРАТНЫЙ ПОДХОД - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении затрат, необходимых для восстановления либо замещения объекта оценки, с учетом его износа.

И

ИДЕНТИФИКАЦИЯ - признание тождественности, отождествление объектов, опознание.

ИДЕНТИЧНОСТЬ - тождественность, совпадение чего-л. с чем-либо.

ИЕРАРХИЯ - расположение от высшего к низшему.

ИЗНОС - применительно к оценке объекта износ означает потерю стоимости объекта оценки вследствие его эксплуатации или длительного хранения (физический износ); развития научно-технического прогресса, приведшего к выпуску более совершенных конструкций (функциональное устаривание или моральный износ); изменения спроса пользователей (экономическое или внешнее устаривание).

ИЗНОС ФИЗИЧЕСКИЙ - изменение размеров, формы или состояния поверхностей, физико-механических, химических, электротехнических свойств материалов в процессе эксплуатации, аварии или длительного хранения;

- естественным (нормальным) называют износ, который возникает при правильных (с соблюдением рекомендаций завода-изготовителя) эксплуатации или хранении объекта;

- аварийным называют износ, возникший в результате нештатной ситуации (ДТП, и т.п.), а также при нарушении правил эксплуатации.

ИЗНОС МОРАЛЬНЫЙ (функциональное устаревание) - потеря стоимости объекта, вызванная появлением новых, конструктивно более совершенных, аналогичных объектов.

ИССЛЕДОВАТЬ - 1. Подвергнуть научному изучению. 2. Осмотреть (осматривать) для выяснения, изучения чего-нибудь.

К

КАПИТАЛИЗАЦИЯ - (на заданную дату) преобразование в эквивалентную стоимость чистого дохода или ряда чистых поступлений за некоторый период.

КАЧЕСТВО - совокупность существенных признаков, свойств, особенностей, отличающих предмет от других и придающих ему определенность.

КОМПЛЕКС РАБОТ - совокупность (не менее одной) операций.

КОМПЛЕКТАЦИЯ - оснащение АМТС устройствами, оборудованием.

КОМПЛЕКТУЮЩИЕ - агрегаты, узлы, детали, входящие в конструкцию АМТС.

КОРРОЗИЯ - процесс разрушения твердых тел, вызванный действием химических факторов, реакций, протекающих на поверхности тела, материала при его взаимодействии с внешней средой.

КРИТЕРИЙ - признак, на основании которого производится оценка, определение или классификация чего-л.

Л

ЛИКВИДНОСТЬ - возможность и быстрота реализации объекта.

М

МАТЕРИАЛЬНЫЙ УЩЕРБ - часть стоимости ремонта, включающая:

- стоимость деталей, заменяемых в процессе ремонта, с учетом их износа;

- стоимость материалов, заменяемых в процессе ремонта, с учетом их износа;

- расходы на оплату работ по ремонту, включающие стоимость трудовых затрат и накладных расходов, непосредственно связанных с ремонтом (суммарная стоимость нормо-часов).

МЕДИАНА - значение переменной, которое делит ранжированный ряд данных на две равные части.

МЕТОД ОЦЕНКИ - последовательность процедур, позволяющая на основе существенной для данного метода информации определить стоимость объекта оценки в рамках одного из подходов к оценке.

МЕХАНИЧЕСКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО - транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

МОДА - значение цены (признака), которое наиболее часто встречается в данной совокупности.

МОПЕД - двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем рабочим объемом не более 50 куб. см и имеющего максимальную конструктивную скорость не более 50 км/час. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

МОРАЛЬНЫЙ ВРЕД - причинение физических или нравственных страданий.

МОТОТЕХНИКА - мотоциклы, мопеды, мокики, квадроциклы, трициклы и другая колесная техника на их основе.

МОТОЦИКЛ - двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

Н

НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ - использование имущества, которое физически возможно, юридически допустимо и финансово осуществимо, и при котором оценка этого имущества дает максимальную величину стоимости.

НЕДВИЖИМОЕ ИМУЩЕСТВО - юридическое понятие, касающееся всех прав, интересов и выгод, связанных с собственностью на недвижимость.

НЕДВИЖИМОСТЬ - земля и все, что является естественной ее частью, а также предметы, прикрепленные к земле людьми.

НЕУСТРАНИМЫЙ ИЗНОС (неустрашимая амортизация) - виды ухудшения физического состояния, функционального устаревания, устранения которых экономически нецелесообразно.

НОРМАТИВНЫЙ ПРАВОВОЙ АКТ - письменный официальный документ, принятый (изданный) правотворческим органом в пределах его компетенции и направленный на установление, изменение или отмену правовых норм. В РФ и ее субъектах н. п. а. издаются в форме конституции, уставов, федеральных конституционных законов, законов, кодексов, указов президента, постановлений правительства, распоряжений глав региональных администраций (губернаторов) и др. Является основным источником права в РФ.

О

ОБОРУДОВАНИЕ - совокупность механизмов, устройств, приборов, необходимых для работы АМТС.

ОБЪЕКТЫ ОЦЕНКИ - отдельные материальные объекты (вещи); совокупность вещей, составляющих имущество лиц, в том числе имущество определенного вида (движимое или недвижимое, в том числе предприятия); право собственности и иные вещные права на имущество или отдельные вещи из состава имущества; права требования, обязательства (долги); работы, услуги, информация; иные объекты гражданских прав.

ОБЫЧАИ ДЕЛОВОГО ОБОРОТА - сложившееся и широко применяемое в какой-либо области предпринимательской деятельности правило поведения, не предусмотренное законодательством, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо документе.

ОПЕРАЦИЯ - простейший нормированный вид работ по ремонту и обслуживанию АМТС.

ОРГАНИЗОВАТЬ - упорядочить, подготовить, наладить что-либо.

ОТЧЕТ ОБ ОЦЕНКЕ - результаты оценки стоимости, оформленные в письменной форме в соответствии с требованиями статьи 11 Закона "Об оценочной деятельности".

ОФЕРТА [< лат. offertus предложенный] - выставление на продажу.

П

ПОВРЕЖДЕНИЕ - причинение вреда, поломка.

ПОДХОД К ОЦЕНКЕ - представляет собой совокупность методов оценки, объединенных общей методологией.

ПОДХОД СРАВНИТЕЛЬНЫЙ - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на сравнении объекта оценки с аналогичными объектами.

ПОДХОД ЗАТРАТНЫЙ - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении затрат, необходимых для восстановления либо замещения объекта оценки, с учетом его износа.

ПОДХОД ДОХОДНЫЙ - совокупность методов оценки стоимости объекта оценки, основанных на определении ожидаемых доходов от объекта оценки.

ПОЛНАЯ МАССА - масса полностью снаряженного и загруженного АМТС.

ПОЛУПРИЦЕП - несамоходное транспортное средство, прицепляемое к тягачу при помощи седла.

ПРИЦЕП -

1) транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-ропуски.

2) несамоходное транспортное средство, прицепляемое к тягачу при помощи дышла; обычно имеет поворотное устройство.

ПРИЦЕП-РОСПУСК

Р

РЕМОНТ - восстановление утраченных свойств, качеств. Исправление повреждений, неисправностей.

РИСК - вероятность получения результата, противоположного ожидаемому.

РИСК ЭКОНОМИЧЕСКИЙ - денежная сумма, которая может быть недополучена или переплачена.

С

СЕРТИФИКАТ - [фр. *certificat* < лат. *certum* верно + *facere* делать] документ, удостоверяющий тот или иной факт (качество товара).

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА - масса полностью заправленного (топливом, маслами, охлаждающей жидкостью и т.п.) и укомплектованного (запасным колесом, инструментом и т.п.) АМТС, но без водителя, пассажиров и грузов.

СПЕЦИАЛИСТ - лицо, обладающее специальными познаниями.

СРЕДНИЕ СТЕПЕННЫЕ - арифметическая (простая и взвешенная), гармоническая (простая и взвешенная), геометрическая, квадратическая.

СРЕДНИХ ВЕЛИЧИН МАЖОРАНТНОСТЬ - если разные виды степенных средних величин рассчитывать по одним и тем же исходным данным, то будет иметь место следующее соотношение: $x_{\text{гарм}} < x_{\text{геом}} < x_{\text{арифм}} < x_{\text{квадр}}$.

СРЕДНИЕ СТРУКТУРНЫЕ (позиционные) - медиана, мода.

СРЕДНЯЯ АРИФМЕТИЧЕСКАЯ ПРОСТАЯ - равняется сумме значений переменной $(x_1, x_2, x_3, \dots, x_n)$, деленной на их число (n). $x_{\text{cp}} = (\sum x_i) : n$.

СРЕДНЯЯ АРИФМЕТИЧЕСКАЯ ВЗВЕШЕННАЯ - средняя исчисленная из значений переменной $(x_1, x_2, x_3, \dots, x_n)$ с учетом весов (f_i) , $x_{\text{cp}} = (\sum x_i f_i) : \sum f_i$.

СРЕДНЯЯ ЦЕНА (стоимость) - рыночная стоимость объекта оценки.

СТАВКА ДИСКОНТИРОВАНИЯ - ставка, используемая для приведения (дисконтирования) к одному моменту времени денежных сумм, относящихся к различным моментам времени.

СТАНДАРТЫ ОЦЕНКИ - официальный документ, содержащий соответствующие сведения по оценке.

СТОИМОСТЬ ВОСПРОИЗВОДСТВА - сумма затрат в рыночных ценах, существующих на дату проведения оценки, на создание объекта, идентичного объекту оценки, с применением идентичных материалов и технологий, с учетом износа объекта оценки.

СТОИМОСТЬ ГОДНЫХ ОСТАТКОВ - рыночная стоимость аварийного АМТС, не подлежащего восстановлению. Стоимость годных остатков не должна быть меньше утилизационной стоимости этого АМТС.

СТОИМОСТЬ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ - стоимость объекта оценки, определяемая для исчисления налоговой базы и рассчитываемая в соответствии с положениями нормативных правовых актов (в том числе инвентаризационная стоимость).

СТОИМОСТЬ ЗАМЕЩЕНИЯ - сумма затрат на создание объекта, аналогичного объекту оценки, в рыночных ценах, существующих на дату проведения оценки, с учетом износа объекта оценки.

СТОИМОСТЬ ИНВЕСТИЦИОННАЯ - стоимость объекта оценки, определяемая исходя из его доходности для конкретного лица при заданных инвестиционных целях.

СТОИМОСТЬ КОТИРОВОЧНАЯ - рыночная стоимость какой-либо модели АМТС, имеющей средние, для данной модели, эксплуатационные показатели (пробег, состояние и т.п.).

СТОИМОСТЬ ЛИКВИДАЦИОННАЯ - стоимость объекта оценки в случае, если объект оценки должен быть отчужден в срок меньше обычного срока экспозиции аналогичных объектов.

СТОИМОСТЬ ОБЪЕКТА ОЦЕНКИ С ОГРАНИЧЕННЫМ РЫНКОМ - стоимость объекта оценки, продажа которого на открытом рынке невозможна или требует дополнительных затрат по сравнению с затратами, необходимыми для продажи свободно обращающихся на рынке товаров.

СТОИМОСТЬ ПРИ СУЩЕСТВУЮЩЕМ ИСПОЛЬЗОВАНИИ - стоимость объекта оценки, определяемая исходя из существующих условий и цели его использования.

СТОИМОСТЬ РЕМОНТА - относится к реальному ущербу, является рыночной стоимостью услуги по восстановлению утраченных технических характеристик АМТС до уровня, соответствующего нормативным требованиям, или восстановление до уровня, предусмотренного договором с заказчиком.

В стоимость ремонта включают следующие расходы (затраты):

- расходы на материалы, необходимые для ремонта;

- расходы на запасные части, необходимые для ремонта;

- расходы на оплату работ по ремонту, включающие стоимость трудовых затрат и накладных расходов, непосредственно связанных с ремонтом (суммарная стоимость нормо-часов).

СТОИМОСТЬ РЫНОЧНАЯ - наиболее вероятная цена, по которой данный объект оценки может быть отчужден на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны действуют

разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства.

СТОИМОСТЬ СПЕЦИАЛЬНАЯ - стоимость, для определения которой в договоре об оценке или нормативном правовом акте оговариваются условия, не включенные в понятие рыночной или иной стоимости, указанной в "Стандартах оценки".

СТОИМОСТЬ УТИЛИЗАЦИОННАЯ - стоимость объекта оценки, равная рыночной стоимости материалов, которые она в себя включает, с учетом затрат на утилизацию объекта оценки.

СУБЪЕКТЫ ОЦЕНКИ - с одной стороны, юридические и физические лица (индивидуальные предприниматели), деятельность которых регулируется указанным законом (оценщики), а с другой - потребители их услуг (заказчики).

Т

ТЕХНОЛОГИЯ - совокупность производственных методов, процессов, применяемых при выполнении работы, услуги.

ТИП - 1) форма, вид чего-либо, обладающие существенными качественными признаками; 2) образец, модель для чего-либо.

ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

ТРУДОЕМКОСТЬ - норма времени на выполнение работы, услуги. Трудоемкости ремонтных работ определяются заводом-изготовителем АМТС, а в случае отсутствия утвержденной заводом нормы времени - экспертным путем.

У

УЗЕЛ - соединение нескольких деталей.

УСТАРИВАНИЕ - потеря стоимости по причине снижения полезности имущества; различают функциональное и экономическое устаривание:

- устаривание функциональное (моральный износ) - потеря стоимости объекта, вызванная появлением новых, конструктивно более совершенных, аналогичных объектов. Способом устранения функционального устаривания является модернизация объекта.

- устаривание экономическое (внешнее) - потеря стоимости, обусловленная влиянием внешних факторов, таких как изменение спроса потребителей. Оно может быть вызвано общеэкономическими и внутриотраслевыми изменениями, приводящими к резкому, катастрофическому падению спроса на определенные объекты.

УТИЛИЗАЦИЯ - переработка.

УТРАТА ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ (УТС) - представляет собой уменьшение стоимости транспортного средства, вызванное преждевременным ухудшением товарного (внешнего) вида автомобиля и его эксплуатационных качеств в результате снижения прочности и долговечности отдельных деталей, узлов и агрегатов, соединений и защитных покрытий вследствие дорожно-транспортного происшествия и последующего ремонта.

УЩЕРБ РЕАЛЬНЫЙ - утрата или повреждение имущества.

УЩЕРБ МАТЕРИАЛЬНЫЙ - часть стоимости ремонта, включающая:

- расходы на материалы, необходимые для ремонта;

- стоимость деталей, заменяемых в процессе ремонта, с учетом их износа;

- расходы на оплату работ по ремонту, включающие стоимость трудовых затрат и накладных расходов, непосредственно связанных с ремонтом (суммарная стоимость нормо-часов).

Ц

ЦАРАПИНА - это след на поверхности, который не нарушает формы поверхности.

ЦЕНА - разумное вознаграждение за объект оценки.

ЦЕНА СРЕДНЯЯ (при определении восстановительных расходов в рамках ОСГО) - рыночная стоимость, используемых при ремонте материалов, запчастей, выполняемых работ по ремонту, нормо-часов и т.п.

ЦЕЛЕСООБРАЗНЫЙ - вполне разумный, соответствующий поставленной цели, задаче.

ЦЕЛЬ - предмет стремления, то, что надо, желательно осуществить.

ЦЕЛЬ ОЦЕНКИ - установление в отношении объектов оценки рыночной или иной стоимости.

Ч

ЧИСТЫЙ ДОХОД - денежные поступления минус расходы.

Э

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ УСТАРИВАНИЕ - потеря стоимости, обусловленная факторами, внешними по отношению к рассматриваемому активу (изменение экономической формации, окружающей среды и т.п.). Оно считается неустранимым из-за невозможности или нецелесообразности устранения произошедших изменений.

ЭКСПЕРТ - [лат. Expertus опытный] - специалист в какой-то области, производящий экспертизу.

ЭКСПЕРТИЗА - исследование специалистом (экспертом) каких-либо вопросов, решение которых требует специальных познаний в какой-то области знаний (науки, техники, медицины, искусства и т.п.).

ЭКСПЕРТИЗА ОЦЕНКИ - беспристрастное суждение при рассмотрении работы другого оценщика.

ЭЛАСТИЧНОСТЬ СПРОСА - зависимость изменения спроса от изменения цены.
