**Методика оценки
остаточной стоимости транспортных средств
с учетом технического состояния**

Р-03112194-0376-98

Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния утверждена Руководителем Департамента автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Г.П. Николаевым 10 декабря 1998 г.

Разработана Государственным научно - исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИИАТ) - Головным методическим и учебным центром Системы добровольной сертификации услуг по оценке автотранспортных средств и объектов отрасли автомобильного транспорта.

1.  Общие положения
2.  Определения
3.  Оценка остаточной стоимости
 3.1.  Общие методические принципы
 3.2.  Расчет остаточной стоимости
 3.3.  Расчет утилизационной стоимости
4.  Организация работ и составление отчета по оценке
5.  Литература

**1. Общие положения**

 1.1. Настоящая методика устанавливает общие положения, принципы и методы, на основе которых рекомендуется проведение оценки остаточной стоимости транспортных средств при купле - продаже, в том числе аукционной, при наследовании, дарении, залоге, лизинге, в процессе приватизации, при сделках с транспортными средствами, находящимися в собственности государства, оформлении транспортных средств в качестве вклада в уставный капитал предприятия, выделении вклада участника общества (акционера) при выходе из общества, при реорганизации и ликвидации общества, при страховании, при заключении брачных контрактов, разделе имущества (транспортных средств) в судебном порядке, при заключении договоров мены и бартерных сделках с транспортными средствами, при конфискации, списании и утилизации транспортных средств, а также для других целей оценки.

1.2. Документ регламентирует проведение работ по оценке остаточной стоимости транспортных средств на единой методической основе, что обеспечивает достоверность, точность, воспроизводимость, доказательность и объективность результатов оценки и создает необходимые условия для защиты прав потребителей услуг по оценке транспортных средств в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

1.3. Методика предусматривает проведение расчетов остаточной стоимости транспортного средства с учетом износа, уровня безотказности и долговечности, замены базовых агрегатов, переоборудования, разукомплектации, эксплуатационных дефектов. Методика регламентирует как проведение расчетов по оценке остаточной стоимости транспортных средств, так и сбор и обработку информации, необходимой для проведения указанных расчетов.

1.4. Результаты, получаемые при использовании данной методики, действительны для условий конкретных товарных рынков транспортных средств, запасных частей к транспортным средствам, материалов для ремонта, услуг по ремонту транспортных средств на территории Российской Федерации (место оценки транспортного средства). Границы товарных рынков указанных видов продукции и услуг определяются в соответствии с документом [7]. Методика содержит большой объем справочных материалов, позволяющих провести оценку остаточной стоимости транспортных средств для условий Российской Федерации. Кроме того, в документе содержатся необходимые данные по эксплуатации транспортных средств за рубежом.

1.5. Документ разработан с учетом требований законодательства Российской Федерации на основе результатов научных исследований, обработки большого объема статистических данных по рынкам транспортных средств в Российской Федерации, анализа действующей нормативной и методической документации по вопросам эксплуатации транспортных средств, анализа практического опыта оценки транспортных средств, а также на основе анализа зарубежного опыта в сфере оценки транспортных средств.

1.6. Документ предназначен для использования экспертами по оценке транспортных средств при оценке остаточной стоимости транспортных средств, при подготовке и переподготовке экспертов по оценке транспортных средств, а также в качестве нормативного документа Системы добровольной сертификации услуг по оценке автотранспортных средств и объектов отрасли автомобильного транспорта, на соответствие требованиям которого проводится сертификация услуг по оценке автотранспортных средств.

1.7. В случаях, когда рекомендации методики носят качественный характер или допускают принятие решений в определенном диапазоне, окончательное решение принимается экспертом по оценке транспортных средств.

**2. Определения**

 Оценочная деятельность - деятельность, направленная на установление рыночной или иной стоимости в отношении транспортного средства.

Транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. В состав транспортных средств входят механические транспортные средства, прицепы, мопеды, велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

Механическое транспортное средство - транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. В состав механических транспортных средств входят автотранспортные средства, мототранспортные средства, троллейбусы, трамваи, любые тракторы, самоходные машины.

Автотранспортное средство - механическое транспортное средство, имеющее массу в снаряженном состоянии более 400 кг. Подразделяются на пассажирские, грузовые и специальные. В состав пассажирских автотранспортных средств входят легковые автомобили и автобусы. К грузовым автотранспортным средствам относятся грузовые автомобили, в том числе специализированные. К специальным автотранспортным средствам относятся автомобили со специальным оборудованием, предназначенным для выполнения различных, преимущественно нетранспортных, работ.

Легковой автомобиль - автотранспортное средство предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее не более 8 мест для сидения, не считая места водителя.

Автобус - автотранспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и имеющее более 8 мест для сидения, не считая места водителя.

Грузовой автомобиль - автотранспортное средство, предназначенное для перевозки грузов. Грузовые автомобили подразделяются на бортовые автомобили, в том числе с прицепом (бортовой тягач), автомобильные тягачи с полуприцепом (седельный тягач), самосвалы и специализированные автомобили.

Специализированный автомобиль - грузовой автомобиль, в том числе с полуприцепом или прицепом (прицепами), предназначенный для перевозки определенных видов грузов и оборудованный для этого специальным кузовом и (или) приспособлениями. К специализированным относятся автомобили с фургонами (общего назначения, изотермические, рефрижераторы, для хлеба, для мебели, для одежды, для животных и т.п.) или цистернами (для жидких и сыпучих грузов), контейнеровозы, автомобили со сменными (съемными) кузовами, автомобили, оборудованные для перевозки длинномерных грузов, тяжеловозы, панелевозы, блоковозы, фермовозы, плитовозы, балковозы, сантехкабиновозы, автомобили, оборудованные для перевозки строительных смесей и растворов, автомобилевозы и т.д.

Специальный автомобиль - автомобиль, предназначенный для выполнения специальных функций (в основном в стационарных условиях) и оборудованный специальным оборудованием для выполнения указанных функций. К специальным относятся пожарные автомобили, автокраны, автобетоносмесители, коммунальные машины и т.д.

Прицеп (полуприцеп) - транспортное средство без двигателя, используемое в сцепке с механическим транспортным средством.

Мотоцикл - двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом и без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

Мопед - двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 куб. см и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/час. К мопеду приравниваются велосипеды с двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.

Внедорожное транспортное средство - транспортное средство, предназначенное в основном для использования вне дорог общей сети.

Дорожно - строительная техника - транспортные средства, предназначенные для строительства и ремонта автомобильных дорог. В состав дорожно - строительной техники входят экскаваторы, погрузчики фронтальные, скреперы, автогрейдеры, бульдозеры, асфальтоукладчики, дорожные катки, маркировочные машины, фрезы дорожные, ремонтеры дорог и т.д.

Рыночная стоимость - наиболее вероятная цена, по которой транспортное средство может быть отчуждено на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства, то есть когда:

* одна из сторон сделки не обязана отчуждать транспортное средство, а другая сторона не обязана принимать исполнение;
* стороны сделки хорошо осведомлены о транспортном средстве как предмете сделки и действуют в своих интересах;
* транспортное средство представлено на открытый рынок в форме публичной оферты. Публичной офертой признается содержащее все существенные условия договора предложение, из которого усматривается воля лица, делающего предложение, заключить договор на указанных в предложении условиях с любым, кто отзовется;
* цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за транспортное средство и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;
* платеж за транспортное средство выражен в денежной форме.

Рыночная стоимость на первичном рынке - рыночная стоимость транспортных средств, которые впервые предлагаются к продаже.

Рыночная стоимость на вторичном рынке - рыночная стоимость транспортных средств, прошедших государственную регистрацию и предлагаемых к продаже (подержанных транспортных средств).

Остаточная стоимость - стоимость транспортного средства на дату оценки в месте оценки с учетом износа, технического состояния, а также других факторов, оказывающих влияние на стоимость транспортного средства.

Относительная остаточная стоимость - отношение остаточной стоимости транспортного средства к стоимости нового аналогичного транспортного средства на дату оценки в месте оценки.

Остаточная восстановительная стоимость - стоимость транспортных средств после переоценки с учетом начисленного износа. Числящаяся в бухгалтерском учете сумма износа подлежит индексации по коэффициенту пересчета, равному индексу изменения стоимости транспортных средств при ее пересчете в восстановительную стоимость. Остаточная восстановительная стоимость представляет из себя разницу между новой восстановительной стоимостью и проиндексированной суммой износа.

Стоимость ремонта (восстановления) - стоимость устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов транспортных средств, включающая в себя трудовые и материальные затраты, накладные расходы, налоги и другие обязательные платежи, а также прибыль.

Утилизационная стоимость - стоимость выработавших свой ресурс и списываемых транспортных средств, а также транспортных средств, не подлежащих восстановлению после полученных повреждений в результате аварии, стихийного бедствия и других внешних причин. Утилизационная стоимость транспортного средства включает в себя стоимость всех его агрегатов, узлов, систем и деталей, как достигших предельного состояния вследствие полного износа или повреждения и реализуемых по цене металлолома, так и еще годных для использования, в том числе после ремонта или восстановления.

Скраповая стоимость - стоимость выработавших свой ресурс и списываемых транспортных средств, а также транспортных средств, не подлежащих восстановлению после полученных повреждений в результате аварии, стихийного бедствия и других внешних причин, при условии, что все агрегаты, узлы и детали транспортного средства подлежат переработке в металлолом.

Дата оценки - дата, на которую определяется остаточная стоимость.

Место оценки - точное географическое наименование места, находящегося в границах конкретных товарных рынков транспортных средств, запасных частей к транспортным средствам, материалов для ремонта и услуг по ремонту транспортных средств на территории Российской Федерации, для условий которых проводится оценка остаточной стоимости транспортного средства. Определяется заказчиком проведения оценки, если иное не установлено законодательством Российской Федерации.

Предельное состояние - состояние транспортного средства, при котором невозможна его дальнейшая эксплуатация по конструктивным, техническим, экономическим критериям или критериям безопасности, которые устанавливаются нормативно - технической документацией.

Износ - в оценочной деятельности относительная потеря стоимости транспортного средства в процессе эксплуатации из-за физического и морального износа.

Физический износ - относительная потеря стоимости транспортного средства из-за изменения его технического состояния в процессе эксплуатации, приводящего к ухудшению функциональных и эксплуатационных характеристик транспортного средства. Основными причинами физического износа транспортных средств являются изнашивание, пластические деформации, усталостные разрушения, коррозия, изменение физико - химических свойств конструктивных материалов.

Моральный износ - относительная потеря стоимости транспортного средства из-за снижения его полезности для осведомленного покупателя под влиянием факторов, к которым относятся достижения научно - технического прогресса в автомобилестроении, ограничения, накладываемые государственным регулированием на производство, импорт, товарные рынки и эксплуатацию транспортных средств, окончание производства транспортных средств, прекращение производства запасных частей к ним и т.д.

Заказчики (потребители услуг) - Российская Федерация, субъекты Российской Федерации, муниципальные образования, юридические и физические лица, использующие, приобретающие, заказывающие либо имеющие намерение воспользоваться услугами по оценке транспортных средств.

Оценщик (исполнитель услуг) - юридическое лицо (предприятие, организация, учреждение и т.д.) или гражданин - предприниматель (зарегистрированный в установленном порядке и осуществляющий предпринимательскую деятельность без образования юридического лица), оказывающие услуги по оценке транспортных средств в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Эксперт по оценке - физическое лицо, имеющее в соответствии с законодательством Российской Федерации документы о получении им профессиональных знаний в области оценки транспортных средств и непосредственно выполняющее работы по оценке транспортного средства.

Услуга по оценке - комплекс работ, выполняемых оценщиком (исполнителем услуг) по удовлетворению потребности заказчика в знании рыночной или иной стоимости в отношении транспортного средства.

Отчет об оценке - документ, содержащий обоснованное и доказательное изложение результатов оценки транспортного средства в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации является предметом договора между заказчиком и оценщиком транспортных средств.

**3. Оценка остаточной стоимости**

 **3.1. Общие методические принципы**

3.1.1. В общем случае расчет остаточной стоимости транспортного средства проводится по формуле:

                                  Сост при Сост  > Сут
                  Сост = {
                                  Сут  при Сост  <= Сут,

где:

* Сост   - остаточная стоимость  транспортного  средства  в  месте оценки  на  дату оценки в период от даты производства до вывода из эксплуатации (списания), тыс. руб.;
* Сут -  утилизационная стоимость транспортного средства в месте оценки на дату оценки, тыс. руб.

 3.1.2. Дата производства (выпуска) транспортного средства определяется по данным регистрационных документов (паспорт транспортного средства, свидетельство о регистрации транспортного средства и т.п.), по данным идентификационного номера (VIN), по данным справочников и т.д.

3.1.3. Вывод из эксплуатации транспортного средства осуществляется при достижении им предельного состояния. Технические критерии предельного состояния, при достижении которых автотранспортные средства направляются в капитальный ремонт или списываются, определены "Положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта" [8]. Автобусы и легковые автомобили направляются в капитальный ремонт (списываются) при необходимости капитального ремонта (замены) кузова. Грузовые автомобили направляются в капитальный ремонт (списываются) при необходимости капитального ремонта (замены) рамы, кабины, а также не менее трех других агрегатов в любом их сочетании.

3.1.4. Нормативной документацией, регламентирующей техническую эксплуатацию транспортных средств, могут устанавливаться экономические и иные критерии предельного состояния, при достижении которых транспортное средство может быть списано (направлено в капитальный ремонт).

3.1.5. Капитальный ремонт полнокомплектных транспортных средств конкретного семейства не проводится, если это установлено второй (нормативной) частью Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта по этому семейству транспортных средств.

**3.2. Расчет остаточной стоимости**

    3.2.1. Определение остаточной стоимости  неразукомплектованного транспортного средства  в  работоспособном состоянии,   на   котором  не  производились  замена  агрегатов  и переоборудование,   а   также    отсутствуют    неисправности    и эксплуатационные  дефекты,  проводится  рыночным  методом (методом сравнительных продаж) и расчетными методами.

    3.2.1.1. Рыночный метод (метод сравнительных продаж) основывается на определении статистическим выборочным методом рыночной стоимости транспортного средства данной марки, аналогичного возраста и пробега на вторичном рынке транспортных средств на дату оценки в месте оценки. В качестве исходной информации для определения рыночной стоимости могут быть использованы данные торгующих организаций (автомагазинов, дилеров, автосалонов, автоцентров и т.д.), осуществляющих продажу транспортных средств, периодических и справочных изданий, органов государственной статистики и т.д.

Совокупность значений  стоимости  транспортного   средства   в выборке считается однородной при значении коэффициента вариации не более 0,3.

   3.2.1.2. Определение остаточной стоимости  неразукомплектованного  транспортного  средства  в работоспособном состоянии,  на  котором  не  производились  замена   агрегатов   и переоборудование, а    также    отсутствуют    неисправности и эксплуатационные дефекты, расчетным методом проводится по формуле:

                       баз                         Иф
                     Сост    = Со  x (1 -  ----)
                                                       100
  где:  Со   - значение  стоимости  нового  транспортного  средства базовой комплектации на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.

     3.2.1.2.1. Оценка   стоимости  нового  транспортного  средства базовой  комплектации  может  проводиться  прямыми  и   косвенными методами.

    3.2.2.2.1.1. В качестве прямого метода  при  оценке  стоимости нового транспортного средства базовой комплектации Со используется рыночный метод, который основывается на определении статистическим выборочным   методом   рыночной   стоимости  нового  транспортного средства данной марки на первичном рынке транспортных  средств  на дату  оценки  в  месте оценки.  В качестве исходной информации при определении рыночной  стоимости  могут быть использованы  данные торгующих   организаций   (автомагазинов,   дилеров,  автосалонов, автоцентров и т.д.), осуществляющих продажу транспортных средств,  периодических  и справочных изданий,  органов  государственной  статистики  и  т.д.

    3.2.1.2.1.2. Определение стоимости нового транспортного средства базовой комплектации  Со  косвенными методами проводится в следующих случаях:

  а) транспортное средство на дату оценки выпускается, но данные о его рыночной стоимости на первичном рынке отсутствуют;
  б) транспортное средство на дату оценки снято с производства;
  в) дата оценки остаточной стоимости транспортного средства  не совпадает   с  датой  проведения  оценки  (составления  отчета  об оценке).

    В случае  "а"  оценка стоимости  нового транспортного средства базовой комплектации Со осуществляется    косвенным    методом "стоимость / мощность"

   В случае  "б"  стоимость нового транспортного средства базовой комплектации Со, снятого на дату оценки с производства, рассчитывается  путем  приведения  его стоимости к стоимости новых транспортных  средств  аналогичного  типа,  выпускаемых  на   дату оценки.

   В случае  "в"  расчет  стоимости нового транспортного средства базовой комплектации  на  дату,  отличную  от  даты  проведения оценки, проводится на основе индексного метода.

    3.2.1.2.2. Расчет физического износа транспортного средства проводится следующими методами:

* метод расчета физического износа с контролем технического состояния;
* нормативный   метод с корректированием;
* расчетный метод с учетом возраста и  пробега  с начала эксплуатации;
* метод амортизационных начислений.

 Метод расчета физического износа с контролем технического состояния целесообразно применять при наличии у оценщика возможности проведения инструментального контроля (диагностики) технического состояния транспортного средства, для которого нормативно - технической документацией установлен норматив пробега (срока службы) до списания.

Нормативный метод с корректированием целесообразно применять для оценки физического износа транспортных средств, для которых нормативно - технической документацией установлены нормативы пробега (срока службы) до списания и имеется информация о факторах, влияющих на нормативный пробег (срок службы).

Расчетный метод с учетом возраста и пробега с начала эксплуатации целесообразно применять для оценки физического износа транспортных средств, по которым нормативно - технической документацией не установлены нормативы пробега (срока службы) до списания.

Метод амортизационных начислений целесообразно применять в отдельных случаях для оценки физического износа транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам.

3.2.1.2.2.1. Метод расчета физического износа с контролем технического состояния является наиболее точным и обоснованным. Если нормативно - технической документацией для транспортного средства установлен нормативный пробег до списания (капитального ремонта), то расчет физического износа проводится по формуле:

                                    Lэф
                        Иф  =  ---- \* 100%
                                     Lн

где:

* Lэф  -  эффективный  пробег  транспортного  средства  с  начала на дату оценки, тыс. км;
* Lн   -  нормативный  пробег  до  списания (капитального ремонта) транспортного средства, тыс. км.

    Если нормативно - технической документацией для  транспортного средства   установлен   нормативный   срок   службы   до  списания (капитального ремонта), то расчет физического износа проводится по формуле:

                                   Тэф
                        Иф  =  ---- \* 100%
                                     Тн

   где:

* Тэф -  эффективный  возраст  транспортного  средства  на  дату оценки, лет (моточасов);
* Тн  -  нормативный  срок  службы  до   списания   (капитального ремонта) транспортного средства, лет (моточасов).

  Значения эффективного пробега (возраста) на дату оценки определяются по результатам инструментального контроля (диагностики) технического состояния транспортного средства. При инструментальном контроле определяются фактические значения диагностических параметров по основным агрегатам и узлам транспортного средства, которые сравниваются с начальными и предельно допустимыми значениями указанных параметров. По результатам их комплексной оценки определяется уровень фактического технического состояния транспортного средства и соответствующее указанному уровню значение пробега (возраста), которое принимается в качестве эффективного пробега (возраста). При инструментальном контроле транспортное средство также проверяется на соответствие требованиям безопасности дорожного движения. Результаты контроля (диагностики) фиксируются в диагностической карте, которая должна быть приведена в приложении к отчету об оценке.

3.2.1.2.2.2. Расчет физического износа транспортного средства, для которого нормативно - технической документацией установлен нормативный пробег до списания (капитального ремонта), нормативным методом с корректированием проводится по формуле:

                               Lф
                 Иф  = ----------------- x 100%
                        Lн \* K1 \* K2 \* K3

   где: Lф -   фактический   пробег   с   начала   эксплуатации транспортного средства на дату оценки, тыс. км.

     Расчет физического износа транспортного средства, для которого нормативно - технической документацией установлен нормативный срок службы до списания (капитального ремонта),  нормативным методом с корректированием проводится по формуле:

                                      Тф
                 Иф =      -----------------     x 100%
                             Tн \* K1 \* K2 \* K3

   где:

* Тф   - фактический возраст (срок службы) транспортного  средства на дату оценки, лет (моточас);
* К1   -    коэффициент   корректирования   нормативного   пробега (нормативного срока службы) до списания в зависимости  от  условий эксплуатации;
* К2    -   коэффициент   корректирования   нормативного    пробега (нормативного   срока   службы)   до  списания  в  зависимости  от модификации транспортного средства и организации его работы;
* К3   -    коэффициент   корректирования   нормативного   пробега (нормативного срока службы) до списания в зависимости от  природно- климатических условий.

    Фактический пробег транспортного   средства   с   начала эксплуатации  на  дату  оценки  определяется  по спидометру.  Если спидометровое  оборудование  неисправно  или  его состояние   не соответствует требованиям нормативного документа [11], фактический пробег с начала эксплуатации определяется расчетным путем.

Для легковых автомобилей - такси отечественного и импортного производства среднегодовой пробег принимается равным 90 тыс. км.

Для расчета пробега с начала эксплуатации легковых автомобилей, частично эксплуатировавшихся за рубежом, используются следующие параметры:

* продолжительность  эксплуатации легкового автомобиля за рубежом, лет;
* среднегодовой  пробег  легкового  автомобиля за рубежом для i-го года эксплуатации, тыс. км;
* возраст легкового автомобиля на дату оценки, лет;
* среднегодовой пробег легкового автомобиля  в  Российской Федерации   для   i-го  года  эксплуатации.

    Для отечественных грузовых автомобилей и грузовых  автомобилей импортного  производства,  эксплуатировавшихся только в Российской Федерации, фактический пробег с начала эксплуатации рассчитывается с использованием следующих параметров:

* продолжительность эксплуатации грузового отечественного или импортного автомобиля в Российской Федерации на  дату  оценки,лет;
* количество  видов  перевозок,  на  которых  использовался грузовой  отечественный  или  импортный  автомобиль  в  Российской Федерации;
* среднегодовой  пробег  грузового   отечественного   или импортного   автомобиля   для  j-го  вида  перевозок  в Российской Федерации, тыс. км;
* доля   пробега   грузового   отечественного   или импортного автомобиля для j-го вида перевозок, %.

   Доля    пробега    грузового отечественного или  импортного  автомобиля   для  j-го вида перевозок определяется на  основе  данных,  указанных  в  справке, представляемой и заверяемой заказчиком услуг по оценке.

 Для грузовых  автомобилей,  эксплуатировавшихся  частично   за рубежом,  фактический  пробег с начала эксплуатации рассчитывается с использованием следующих параметров:

* продолжительность эксплуатации грузового автомобиля за рубежом, лет;
* количество  видов  перевозок,  на  которых  использовался грузовой автомобиль за рубежом;
* среднегодовой пробег грузового  автомобиля  за  рубежом для l-го вида перевозок, тыс. км;
* доля пробега грузового автомобиля  для  l-го  вида перевозок за рубежом.

    Для отечественных    автобусов    и    автобусов    импортного производства,  эксплуатировавшихся только в Российской  Федерации, фактический   пробег   с  начала эксплуатации  рассчитывается  с использованием следующих параметров:

* продолжительность   эксплуатации   отечественного   или импортного автобуса в Российской Федерации на дату оценки, лет;
* количество  видов  перевозок,  на  которых  использовался отечественный или импортный автобус в Российской Федерации;
* среднегодовой  пробег  отечественного  или  импортного автобуса для  f-го  вида перевозок в  Российской  Федерации,  тыс.км;
* доля пробега отечественного или импортного автобуса для f-го вида перевозок, %.

  Доля пробега отечественного  или  импортного  автобуса   для f-го  вида перевозок определяется на  основе  данных,  указанных  в  справке, представляемой и заверяемой заказчиком услуг по оценке.

  Среднегодовой пробег маршрутных микроавтобусов и  троллейбусов принимается равным 50 тыс. км.

   Для автобусов,  эксплуатировавшихся   частично   за   рубежом, фактический   пробег   с  начала  эксплуатации  рассчитывается  с использованием следующих параметров:

* продолжительность  эксплуатации  автобуса  за рубежом, лет;
* количество  видов  перевозок,  на  которых  использовался автобус за рубежом;
* среднегодовой пробег автобуса за рубежом для g-го вида перевозок, тыс. км;
* доля  пробега автобуса для g-го вида перевозок за рубежом.

    Среднегодовой  пробег   автобуса  для g-го вида перевозок в Германии   принимается   равным:  для  городских  и  пригородных перевозок -  65 тыс. км, для туристических перевозок - 95 тыс. км, для междугородних перевозок -  135 тыс.  км. Доля пробега автобуса  для g-го  вида  перевозок определяется на основе данных, указанных в справке,  представляемой и заверяемой заказчиком услуг по оценке.

    При определении фактического  пробега  с  начала  эксплуатации специальных  транспортных  средств  рассчитывается  дополнительная составляющая пробега,  учитывающая работу их двигателя для привода в  действие  специального  навесного  оборудования  в стационарных условиях.   Указанная   составляющая   прибавляется   к   пробегу, определенному по спидометру, и рассчитывается по формуле:

                       ДЕЛЬТА Lсп   = тау \* kL

 где:

* тау     -    фактическая    наработка    двигателя    специального транспортного  средства при его работе в стационарных условиях для приведения в действие специального оборудования  на  дату  оценки, моточас;
* kL    - коэффициент приведения наработки двигателя в стационарных условиях к пробегу транспортного средства, км/моточас.

 Наработка двигателя специального транспортного средства, используемого в стационарных условиях для привода в действие специальной техники или оборудования, на дату оценки определяется по счетчику моточасов или на основании справки, представляемой и заверяемой заказчиком услуг по оценке транспортного средства. Значения коэффициентов приведения наработки двигателя в стационарных условиях к пробегу для специальных транспортных средств представлены в таблице 1.

 Таблица 1

 Коэффициенты приведения
наработки двигателя в стационарных условиях
к пробегу специального транспортного средства

|  |  |
| --- | --- |
| Тип транспортного средства           | Коэффициент , км/моточас |
| Грузовые автомобили и автобусы | 25 |
| Пожарные автомобили | 50 |
| Гусеничные машины, специальные колесные шасси и тягачи | 15 |
| Трактора колесные                               | 10 |
| Трактора гусеничные | 5 |

 Фактическое значение пробега с начала эксплуатации специального транспортного средства, у которого измерение фактической наработки конструктивно предусмотрено только в моточасах, может быть рассчитано через фактическое значение наработки.

При расчете фактического пробега с начала эксплуатации мототранспортных средств их среднегодовой пробег в Российской Федерации принимается равным 10 тыс. км. В общем случае, учитывающем частичную эксплуатацию мототранспортного средства за рубежом, пробег мототранспортного средства с начала эксплуатации рассчитывается с использованием следующих параметров:

* продолжительность   эксплуатации    мототранспортного средства за рубежом, лет;
* среднегодовой  пробег  мототранспортного  средства  за рубежом, тыс. км;
* продолжительность    эксплуатации    мототранспортного средства в Российской Федерации, лет.

     Возраст транспортного  средства на дату оценки определяется по регистрационным документам.

    Величина коэффициентов К1, К2, К3  установлена положением [8]. Коэффициент К1  имеет  следующие  значения:  для  первой  категории условий эксплуатации - 1,0;  для второй - 0,9;  для третьей - 0,8; для  четвертой  -  0,7;  для  пятой  -  0,6. Категория условий эксплуатации  определяется в соответствии с классификацией условий эксплуатации,  в зависимости от  вида дорожного   покрытия,   рельефа   местности   и  условий  движения транспортных средств.

    Коэффициент  К2 имеет следующие значения:  базовый автомобиль-1,00;  седельный тягач - 0,95; автомобиль с одним прицепом - 0,90; автомобиль с двумя прицепами или автомобиль - самосвал при  работе на плечах ездки свыше 5 км -  0,85;  автомобиль - самосвал с одним прицепом или при работе на коротких плечах ездки (до 5 км) - 0,80; автомобили - самосвалы с двумя прицепами - 0,75.

   Коэффициент К3 имеет  следующие  значения   для   районов   с различным видом климата: умеренно теплый, умеренно теплый влажный, теплый влажный -  1,1; умеренный - 1,0; жаркий сухой, очень жаркий сухой,  умеренно холодный -  0,9; холодный - 0,8; очень холодный - 0,7.  Для районов с высокой  агрессивностью  окружающей  среды  по отношению к автомобилям (в основном побережье морей и океанов),  а также  при  постоянном  использовании  автомобилей  при  перевозке химических   грузов,   вызывающих  интенсивную  коррозию  деталей, значение коэффициента  снижается на 10%.

     3.2.1.2.2.3. Расчет  физического  износа  с  учетом возраста и пробега транспортного средства с начала эксплуатации проводится с использованием следующих параметров:

* основание натуральных логарифмов, е ~= 2,72;
* функция,  зависящая от возраста и фактического пробега транспортного средства с начала эксплуатации.

     Вид функции  для  различных  видов  транспортных  средств определяется в соответствии с таблицей 2.

 Таблица 2

 Параметрическое описание функции, зависящей от фактического возраста и фактического пробега с начала эксплуатации, для различных видов транспортных средств

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Вид транспортного средства | Вид зависимости |
| 1 | Легковые автомобили отечественные | = 0,07\* +0,0035\* |
| 2 | Грузовые бортовые автомобили отечественные | =0,1\* +0,003\* |
| 3 | Тягачи отечественные | =0,09\* +0,002\* |
| 4 | Самосвалы отечественные | =0,15\* +0,0025\* |
| 5 | Специализированные отечественные | =0,14\* +0,002\* |
| 6 | Автобусы отечественные | =0,16\* +0,001\* |
| 7 | Легковые автомобили европейского производства | =0,05\* +0,0025\* |
| 8 | Легковые автомобили американского производства | =0,055\* +0,003\* |
| 9 | Легковые автомобили азиатского производства (кроме Японии) | =0,0605\* +0,0032\* |
| 10 | Легковые автомобили производства Японии | =0,045\* +0,002\* |
| 11 | Грузовые автомобили зарубежного производства | =0,09\* +0,002\* |
| 12 | Автобусы зарубежного производства | =0,12\* +0,001\* |

 При расчете физического износа транспортных средств, используемых в автошколах для подготовки водителей, рассчитанное значение увеличивается на 20%.

Определение физического износа дорожно - строительной техники производится в зависимости от возраста в соответствии с данными таблицы 3.

 Таблица 3

 Величина физического износа дорожно-строительной техники, %

|  |  |
| --- | --- |
| Вид техники              | Возраст, лет        |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| Автогрейдеры                      | 6 | 18 | 33 | 40 | 60 | 72 | 85 | 90 | 98 | 99 |
| Погрузчики фронтальные одноков-   шовые                             | 8 | 22 | 29 | 46 | 52 | 68 | 75 | 88 | 95 | 96 |
| Экскаваторы одноковшовые          | 4 | 8 | 12 | 15 | 30 | 54 | 67 | 75 | 88 | 95 |
| Дорожные катки                    | 4 | 8 | 12 | 18 | 39 | 50 | 75 | 85 | 95 | 97 |
| Прочая дорожно - строительная     техника                           | 5 | 8 | 16 | 28 | 44 | 62 | 76 | 87 | 94 | 96 |

 Физический износ гусеничных тракторов устанавливается равным 12% в год, колесных тракторов - 10% в год независимо от пробега. Физический износ прицепов для легковых автомобилей и жилых автомобилей (типа автомобиль - дача) устанавливается равным 8% в год независимо от пробега.

3.2.1.2.2.4. При наличии информации только о продолжительности эксплуатации или только о пробеге с начала эксплуатации транспортного средства, являющегося собственностью юридического лица, физический износ транспортных средств может быть рассчитан в соответствии с нормами амортизации. Расчет в данном случае проводится с использованием следующих параметров:

* норма амортизационных отчислений по пробегу,  %/1000  км пробега;
* годовая норма амортизационных отчислений, %/год.

 3.2.3. При   определении  остаточной  стоимости  транспортного средства учет замены агрегатов базовой комплектации на аналогичные проводится при условии,  что замена произведена на агрегаты той же модели.   Рекомендуется   учитывать   замену  основных  агрегатов, стоимость которых в новом состоянии на дату оценки в месте  оценки составляет   не   менее   5%   от ,  а  также  замену  шин  и аккумуляторов.  Замена должна быть  документально  или  фактически подтверждена   (запись   в   паспорте  транспортного  средства для номерных агрегатов,  оплаченный  заказ  -  наряд  предприятия   по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, запись в сервисной книжке,  маркировка  предприятия  -  изготовителя   даты выпуска   агрегата  или  узла  более  поздняя,  чем  дата  выпуска транспортного средства и т.п.).

     3.2.3.1. Расчет  стоимости  нового  агрегата  (узла,  системы, механизма) базовой  комплектации  ,  установленного  при  замене аналогичного   агрегата,   на  дату   оценки  проводится  рыночным методом,  который основывается  на определении рыночной  стоимости нового  агрегата  на  дату  оценки  в  месте оценки статистическим выборочным методом. В качестве исходной информации при определении рыночной   стоимости  могут  быть  использованы  данные  торгующих организаций  (автомагазинов,  автосалонов,  автоцентров  и  т.д.), периодических  и справочных изданий.

    3.2.3.2. Физический   износ   i-го  агрегата  (узла,  системы, механизма)  базовой  комплектации , установленного  при замене аналогичного агрегата,  на  дату  оценки  определяется  следующими методами:   метод   расчета   физического   износа   с   контролем технического  состояния; нормативный  метод  с   корректированием; расчетный метод с учетом возраста и пробега с начала эксплуатации. При  замене  на  капитально  отремонтированный  агрегат   величина рассчитанного физического износа  И  дополнительно увеличивается на 20%.

    3.2.3.2.1. При  оценке  физического  износа  i-го  агрегата  с контролем  технического  состояния  расчет  износа  на дату оценки проводится с использованием следующих параметров:

* эффективный пробег (возраст) агрегата с даты замены  на дату  оценки,  определенный  по  результатам контроля технического состояния, тыс. км (лет, моточасов);
* нормативный пробег (срок  службы)  агрегата  до  списания (капитального ремонта) на дату оценки, тыс. км (лет, моточасов).

 Значения эффективного пробега (возраста) на дату оценки определяются по результатам контроля технического состояния (диагностики) агрегатов транспортного средства. При определении эффективного пробега (возраста) необходимо учитывать критерии списания (направления в капитальный ремонт) агрегатов. Агрегат транспортного средства направляется в капитальный ремонт или списывается по следующим критериям [8]:

* базовая и основные детали требуют ремонта с полной разборкой агрегата;
* работоспособность агрегата не может быть восстановлена по техническим причинам или ее восстановление экономически нецелесообразно путем проведения текущего ремонта. Текущий ремонт предназначен для обеспечения работоспособности агрегата путем восстановления или замены всех его деталей, кроме базовых.

Перечень основных агрегатов автотранспортных средств, их базовых и основных деталей приведен в таблице 4.

 Таблица 4

Перечень основных агрегатов автомобиля, их базовых и основных деталей

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Агрегаты      | Базовые детали   | Основные детали    |
| Двигатель с       картером сцепленияв сборе           | Блок цилиндров      | Головка цилиндров, ко-  ленчатый вал, маховик,  распределительный вал,  картер сцепления        |
| Коробка передач   | Картер коробки      передач             | Крышка картера верхняя, удлинитель коробки пере-дач, первичный, вторич- ный и промежуточные валы |
| Гидромеханическая передача          | Картер механическогоредуктора           | Корпус двойного фрикцио-на, первичный, вторичныйи промежуточные валы,   турбинное и насосное ко-леса                     |
| Карданная передача | Труба (трубы) кар-  данного вала        | Фланец - вилка, вилка   скользящая              |
| Задний мост       | Картер заднего моста | Кожух полуоси, картер   редуктора, стакан под-  шипников, чашки диффе-  ренциала, ступица коле- са, тормозной барабан   или диск, водило колес- ного редуктора          |
| Передняя ось      | Балка передней оси  или поперечина неза-висимой подвески    | Поворотная цапфа, ступи-ца колеса, шкворень,    тормозной барабан или   диск                     |
| Рулевое управление | Картер рулевого ме- ханизма, картер зо- лотника гидроусили- теля, корпус насоса гидроусилителя      | Вал сошки, червяк, рейка- поршень, винт шарико- вой гайки, крышка корпу-са насоса гидроусилите- ля, статор и ротор насо-са гидроусилителя       |
| Кабина грузового икузов легкового   автомобиля        | Каркас кабины или   кузова              | Дверь, крыло, облицовка радиатора, капот, крышкабагажника               |
| Кузов автобуса    | Каркас основания    | Кожух пола, шпангоуты   |
| Платформа грузово-го автомобиля     | Основание платформы | Поперечины, балки       |
| Рама              | Лонжероны           | Поперечины, кронштейны  рессор                  |
| Подъемное устрой- ство платформы    автомобиля        | Корпус гидравличес- кого подъемника,    картер коробки отбо-ра мощности         | Корпус насоса коробки   отбора мощности         |

3.2.3.2.2. Оценка физического износа i-го агрегата нормативным методом с корректированием проводится аналогично определению физического износа транспортного средства по формулам (11) и (12). При неисправности спидометрового оборудования пробег агрегатов рассчитывается по зависимостям, которые используются для расчета пробега транспортного средства.

3.2.3.2.3. Физический износ шины рассчитывается с использованием следующих параметров:

* высота рисунка протектора новой шины, мм;
* фактическая  высота  рисунка  протектора  шины  на  дату оценки, мм;
* минимально  допустимая высота рисунка протектора шины, мм;
* дополнительный   износ   шины,   обусловленный наличием повреждений и дефектов, %;
* дополнительный износ шины,  обусловленный  сроком ее эксплуатации, %.

    При проведении оценки транспортного средства высота рисунка протектора новой шины определяется следующим образом. Сначала устанавливаются модель и типоразмер шин транспортного средства по маркировке на боковине шины. В соответствии с методикой, приведенной в "Правилах эксплуатации автомобильных шин" [12], устанавливается тип рисунка протектора шины.

Для восстановленных шин высота рисунка протектора принимается равной 80% от высоты рисунка протектора новой аналогичной шины.

Фактическая высота рисунка протектора для каждой шины определяется как среднее арифметическое значение измерений в 4 - 6 точках средней части беговой дорожки протектора при помощи глубиномера или штангенциркуля.

Минимально допустимая высота рисунка протектора шины по условиям безопасности дорожного движения составляет: легковые автомобили - 1,6 мм; грузовые автомобили - 1 мм; автобусы - 2 мм; мотоциклы и мопеды - 0,8 мм. Для прицепов устанавливаются нормы минимально допустимой высоты рисунка протектора шин, аналогичные нормам для шин транспортных средств - тягачей.

    Дополнительный износ шины , обусловленный  наличием повреждений  и  дефектов,   для   различных   видов   дефектов   и повреждений имеет следующие значения:

* выкрашивания,  сколы,  трещины  на  протекторе  или  трещины боковины без обнажения - 10%;
* местный износ (пятнистость) протектора - 15%.

Для шин, непригодных к дальнейшей эксплуатации и восстановлению, физический износ устанавливается равным 100%.

Срок эксплуатации определяется по дате изготовления шины в соответствии с заводской маркой по ГОСТ-4754-80. Для восстановленных шин дата восстановления указывается на боковине или в плечевой зоне протектора.

При оценке физического износа шин следует руководствоваться требованиями документа [12].

Расчет проводится для каждой шины транспортного средства (включая запасное колесо). При этом каждая шина, с учетом ее стоимости и физического износа, учитывается отдельно. Стоимость камерной шины равна стоимости шины с камерой. Стоимость восстановленной покрышки равна сумме стоимости восстановительного ремонта и залоговой стоимости покрышки, подлежащей восстановлению.

3.2.3.2.4. Физический износ аккумуляторной батареи определяется с использованием следующих параметров:

* фактический срок эксплуатации аккумуляторной батареи  на дату оценки, лет;
* нормативный срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания), лет.

Фактический срок службы аккумуляторной батареи определяется как разность даты оценки транспортного средства и даты изготовления аккумуляторной батареи. Дата изготовления определяется по маркировке на аккумуляторной батарее, которая нанесена на корпусе сбоку (сверху) или выполнена в виде цифровой набивки на перемычках и выводных клеммах (полюсах). На аккумуляторных батареях иностранного производства может применяться буквенно - цифровая маркировка даты изготовления, где буква соответствует месяцу, а цифра - году изготовления (например, маркировка А8 обозначает дату изготовления - январь 1998 года). Аккумуляторные батареи отечественного производства имеют маркировку даты изготовления, состоящую из двух пар цифр, где первая пара обозначает номер месяца, а вторая - год выпуска (например, маркировка 01.98 обозначает дату изготовления - январь 1998 года). Кроме того, на аккумуляторных батареях отечественного производства может использоваться маркировка, которая принята на аккумуляторных батареях импортного производства. В качестве дополнительной информации может быть использована маркировка даты изготовления моноблока (корпуса), которая обычно наносится на его днище.

Срок службы аккумуляторной батареи до замены (списания) рекомендуется принимать равным:

* 4 года - при среднегодовом пробеге транспортного средства до 40 тыс. км включительно;
* 3 года - при среднегодовом пробеге транспортного средства более 40 тыс. км.

     3.2.4. Стоимость нового    l-го     агрегата    (узла, системы, элемента) базовой  комплектации, отсутствующего  на  дату оценки на транспортном средстве в результате его  разукомплектации (кроме  замененных при переоборудовании),  определяется в основном рыночным методом,  который основывается  на  определении  рыночной стоимости   нового   агрегата   на  дату  оценки  в  месте  оценки статистическим выборочным методом.  В качестве исходной информации при   определении   рыночной   стоимости   агрегата   могут   быть использованы данные торгующих организаций (автомагазинов, дилеров, автосалонов,  автоцентров  и  т.д.), периодических  и  справочных изданий.  Расчет  стоимости    и  оценка  однородности выборки производятся  соответственно  по  формулам  (3)  и  (4) аналогично баз расчету .  При   наличии информации о  стоимости  агрегата  на дату   ввода  в  эксплуатацию транспортного  средства,  стоимость агрегата на дату оценки может быть определена индексным методом.

    Стоимость  установки  l-го   агрегата   (узла,  системы, элемента) базовой комплектации на  дату  оценки  в  месте  оценки, отсутствующего   на   дату   оценки  на транспортном  средстве  в результате его разукомплектации, определяется затратным методом на основе составления калькуляций.

    3.2.5. Учет  оборудования,  дополнительно  установленного  при переоборудовании  транспортного  средства взамен агрегатов (узлов, систем, механизмов)   базовой комплектации,   производится   в соответствии  с  перечнем  видов переоборудования автотранспортных средств,   которые   могут   осуществляться   без   разработки   и согласования    проектной    документации,    но   по   разрешению Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД).

    3.2.5.1. Стоимость  нового t-го оборудования, дополнительно установленного  при  переоборудовании  транспортного средства  взамен  агрегатов  (узлов,  систем,  механизмов) базовой комплектации,  определяется в основном рыночным  методом,  который основывается на определении рыночной стоимости нового оборудования на дату оценки в месте оценки статистическим выборочным методом. В качестве  исходной  информации  при определении рыночной стоимости оборудования могут быть использованы данные торгующих  организаций (автомагазинов,  дилеров,  автосалонов,   автоцентров   и   т.д.), периодических и справочных изданий. При   наличии   документов, подтверждающих  стоимость  оборудования  на  дату   установки   на транспортное средство, стоимость оборудования на дату оценки может быть определена индексным методом.

    3.2.5.2. Физический    износ  t-го    оборудования, дополнительно установленного  при  переоборудовании  транспортного средства  взамен  агрегатов  (узлов,  систем,  механизмов) базовой комплектации, на дату оценки определяется в соответствии с данными о дате его установки и нормативном сроке службы.  Фактический срок службы  дополнительно  установленного  оборудования  должен   быть подтвержден документально  (чек,  паспорт  и  др.).  Если данные о нормативном сроке службы отсутствуют, физический износ принимается равным 10% в год.

    3.2.5.3. Стоимость  нового  агрегата  (узла,  механизма, системы)    базовой    комплектации,    который    заменен     при переоборудовании  транспортного  средства  на  t-ое  оборудование, определяется в основном рыночным методом,  который основывается на определении  рыночной  стоимости  нового агрегата на дату оценки в месте  оценки статистическим  выборочным  методом.   В   качестве исходной  информации  при  определении рыночной стоимости агрегата могут   быть    использованы    данные    торгующих    организаций (автомагазинов,   дилеров,   автосалонов,   автоцентров  и  т.д.), периодических и справочных изданий.  При    наличии    документов, подтверждающих  стоимость  агрегата  на  дату ввода в эксплуатацию транспортного средства, стоимость нового агрегата на дату  оценки можИет быть определена индексным методом.

    3.2.5.4. Затраты  на   переоборудование  транспортного средства с заменой агрегата  (узла,  механизма,  системы)  базовой комплектации  на  дополнительно установленное t-ое оборудование на дату оценки в  месте  оценки  определяются  затратным  методом  на основе составления калькуляций.

    3.2.6. Расчет морального износа транспортного средства в общем случае.

    Расчет значения  первого фактора,  учитывающего на дату оценки снятие  транспортного  средства  с  производства,  проводится   с использованием следующих параметров:

* срок,  прошедший с даты снятия транспортного средства  с производства до даты оценки, лет.

    Значение фактора    морального    износа ,   учитывающего прекращение выпуска  запасных  частей  к  транспортному  средству, равно = 20%.

    Значение фактора морального износа , учитывающего попадание ранее (до   даты   оценки)  транспортного  средства  в  дорожно-транспортное происшествие, равно  = 5%.

    Значение фактора    морального    износа , учитывающего количество владельцев транспортного средства (более  3  владельцев по данным регистрационных документов), равно = 20%.

     3.2.7. К видам  оборудования,  дополнительно  устанавливаемого при  переоборудовании  транспортного средства без замены агрегатов (узлов,  систем,  механизмов)  базовой   комплектации,   относятся дополнительное  газобаллонное оборудование,  противотуманные фары, подушки безопасности,  чехлы на сиденья,  кондиционер,  подкрылки, катализатор, магнитола,  проигрыватель  компакт  - дисков,  другая автоаудиотехника,  охранные и противоугонные  системы,  автономная печка для грузовых автомобилей,  дополнительный бензобак, лебедка, багажники,  скамейки в  кузове,  тенты  на  кузов  и  другие  виды оборудования.

    3.2.7.1. При   определении  на  дату  оценки  в  месте  оценки стоимости  нового   j-го     оборудования,     дополнительно установленного  при  переоборудовании  транспортного  средства без замены агрегатов (узлов, систем, механизмов) базовой комплектации, включая   затраты  на  установку,  стоимость  самого  оборудования определяется в основном рыночным методом,  а стоимость установки - затратным методом.  В качестве исходной информации при определении рыночной стоимости оборудования  могут  быть  использованы  данные торгующих   организаций   (автомагазинов,   дилеров,  автосалонов, автоцентров и т.д.),  периодических и справочных  изданий.  При  наличии документов,  подтверждающих стоимость оборудования на дату установки, стоимость нового оборудования на дату оценки может быть определена индексным методом.

    3.2.7.2. Физический износ  j-го    оборудования, дополнительно установленного  при  переоборудовании  транспортного средства без замены агрегатов (узлов,  систем, механизмов) базовой комплектации, на дату оценки определяется в соответствии с данными о дате его установки и нормативном сроке службы.  Фактический срок службы  дополнительно  установленного  оборудования  должен   быть подтвержден  документально  (чек,  паспорт  и др.).  Если данные о нормативном сроке службы отсутствуют, физический износ принимается равным 10% в год.

3.2.8. В качестве отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов при оценке остаточной стоимости транспортного средства учитываются:

* повреждения и неисправности, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств по условиям безопасности дорожного движения и экологической безопасности;
* отказы и неисправности транспортного средства, не влияющие на безопасность дорожного движения и экологическую безопасность и приведшие к потере работоспособности или ухудшению функциональных и эксплуатационных характеристик транспортного средства, его агрегатов, узлов, механизмов и систем;
* эксплуатационные дефекты, приведшие к ухудшению внешнего вида транспортного средства и вида внутри салона (кабины), моторного и багажного отделения из-за воздействия климатических и дорожных условий эксплуатации, факторов внешней среды, агрессивных по отношению к транспортному средству, нарушения правил эксплуатации, некачественного технического обслуживания и ремонта, воздействия водителя и пассажиров при пользовании транспортным средством.

При оценке транспортного средства учитываются отказы, неисправности и эксплуатационные дефекты дополнительно установленного оборудования.

Отказы, неисправности и эксплуатационные дефекты, связанные с физическим износом, основными причинами которого являются изнашивание, пластические деформации и усталостные разрушения, не учитываются.

3.2.8.1. Перечень неисправностей, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств по условиям безопасности дорожного движения и экологической безопасности, определен документом [6].

3.2.8.2. Потеря работоспособности, ухудшение функциональных и эксплуатационных характеристик транспортного средства, его агрегатов, узлов, механизмов и систем из-за отказов и неисправностей устанавливается в результате проверки функциональных характеристик транспортного средства на ходу, а также проверки функциональных характеристик агрегатов, узлов, механизмов и систем. Основными внешними признаками неисправностей являются: повышенные вибрация или уровень шума, детонация, стук (при включении, при выключении, при движении), нестабильность работы, значительный люфт, прорыв газов, пробуксовка, ослабление крепления, натяжения или соединения, перегрев, показания контрольных приборов (завышенные, заниженные, нестабильные или отсутствуют), течь топливно - смазочных материалов и спецжидкостей.

3.2.8.3. Эксплуатационные дефекты, приведшие к ухудшению внешнего вида транспортного средства и вида внутри салона (кабины), моторного и багажного отделения из-за воздействия климатических и дорожных условий эксплуатации, факторов внешней среды, агрессивных по отношению к автомобилю, нарушения правил эксплуатации, некачественного технического обслуживания и ремонта, воздействия водителя и пассажиров при пользовании транспортным средством, разделяются на две группы и учитываются в зависимости от величины износа транспортного средства.

3.2.8.3.1. Следующие виды эксплутационных дефектов учитываются независимо от величины износа транспортного средства:

3.2.8.3.1.1. Мелкие механические повреждения (вмятины, неровности, риски, царапины и т.д.) кузова, кабины, оперения, салона, моторного и багажного отделения, не являющиеся следствием дорожно - транспортного происшествия или аварийного случая.

3.2.8.3.1.2. Трещины, сколы и риски на стекле и приборах светотехники, на пластмассовых и пластиковых деталях.

3.2.8.3.1.3. Следы некачественного технического обслуживания и ремонта, следы рихтовки, правки, подгонки, ремонтной сварки элементов кузова, рамы и других элементов транспортного средства.

3.2.8.3.1.4. Повреждения шин: пробои и (или) порезы протектора или боковин; запрессовка твердых включений с повреждением слоев каркаса; повреждения борта; потеря герметичности бескамерных шин; повреждение или обрыв вентиля.

3.2.8.3.1.5. Негерметичность емкостей и систем, соединительных трубопроводов, нарушение герметичности соединений трубопроводов, разрыв шлангов.

3.2.8.3.1.6. Оплавление, выгорание и обгорание пластмассовых и пластиковых деталей.

3.2.8.3.2. Следующие виды эксплуатационных дефектов учитываются при условии, что физический износ транспортного средства на дату оценки не превышает 50%:

3.2.8.3.2.1. Следы и последствия коррозии, устанавливаемые в первую очередь при осмотре следующих элементов транспортного средства:

* наружная поверхность кузова (включая всю наружную облицовку), состоящая из крыши, передней и задней части, боковин, наружной части дверей, багажника, вентиляционных люков, низа обивки;
* поверхности кузова, обращенные к полотну дороги, включая основание кузова, арки и кожухи колес, оперение, подножки, облицовку днища кузова;
* поверхности, ограниченные внутренним объемом кузова: наружная поверхность каркаса, пол кузова, наружная облицовка со стороны салона, наружные части дверей и вентиляционных люков, обращенные к салону, внутренние поверхности багажника, инструментального и аккумуляторного ящиков; внутренняя поверхность наружной обшивки, пола и др.;
* поверхности, образующие замкнутый объем (детали коробчатого сечения), внутренняя поверхность каркаса, коробов жесткости, дверей, вентиляционных люков, моторного отсека, корпуса фар, сигнальных и габаритных фонарей;
* хромоникелевые покрытия таких элементов, как бамперы, дверные ручки, молдинги;
* закрытые полости, карманы, щели, зазоры, места точечной сварки, постановки заклепок, болтов в узких щелях (0,2 - 0,7 мм), места крепления металлической обивки к каркасу, места под декоративными пленками во фланцевых, винтовых соединениях, места постановки болтов и самонарезающих винтов, места сопряжения дюралевых и других облицовочных материалов с металлическим каркасом и нижней металлической облицовкой.

3.2.8.3.2.2. Трещины элементов кузова, рамы и других деталей, трещины швов пайки и сварки (не являющиеся следствием дорожно - транспортного происшествия или аварийного случая).

3.2.8.3.2.3. Загрязнение и повреждение обивки салона (кабины) и сидений кузова автомобиля и прицепа, тента, сидений и покрывочных материалов мототранспортных средств.

3.2.8.3.2.4. Потускнение (потеря глянца), расслоение, растрескивание, вздутие, отслаивание, вспучивание, разнотонность лакокрасочных и других защитных покрытий.

3.2.8.3.2.5. Выкрашивание и отклеивание пластмассовых, пластиковых и других неметаллических деталей (материалов).

3.2.8.3.2.6. Загрязнение и замасливание подкапотного отсека, внутренней поверхности багажника.

3.2.8.3.2.7. Ослабление крепления агрегатов, дверей, сидений и других узлов и элементов транспортного средства.

3.2.8.4. Расчет стоимости устранения отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов проводится с использованием следующих параметров:

* стоимость  работ  по  ремонту  (восстановлению)  на  дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;
* стоимость материалов на дату оценки в месте оценки,  тыс. руб.;
* стоимость запасных частей на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.

    Стоимость работ по ремонту (восстановлению) рассчитывается  с использованием следующих параметров:

* стоимость  одного  нормочаса  (человеко - часа) работ по ремонту  (восстановлению)  транспортных  средств  на дату оценки в месте оценки, тыс. руб./нормочас (чел.-час);
* трудоемкость   работ   по   ремонту   (восстановлению) транспортных средств, нормочас (чел.-час).

    3.2.8.5. Стоимость    работ    по    устранению    повреждений транспортного   средства,   полученных   в  результате  дорожно  - транспортных происшествий,  аварий,  стихийных бедствий, похищения или   угона,   определяется  в  соответствии  с  документом  [13], регламентирующим методы  проведения  расчета  стоимости  работ  по ремонту   (восстановлению)   транспортных  средств  от  полученных повреждений и расчета стоимости ущерба.

    3.3. Расчет утилизационной стоимости

    3.3.1. Расчет  утилизационной стоимости транспортного средства проводится с использованием следующих параметров:

* количество агрегатов (узлов,  систем,  механизмов) базовой комплектации,  имеющих остаточный  ресурс  и  предназначенных  для реализации на дату оценки, ед.;
* стоимость  нового  i-го   агрегата   (узла,   системы, оборудования)  базовой комплектации,  имеющего остаточный ресурс и предназначенного для реализации,  на дату оценки в  месте  оценки, тыс. руб.;
* физический   износ   i-го   агрегата   (узла,   системы, оборудования)  базовой комплектации,  имеющего остаточный ресурс и предназначенного для реализации, на дату оценки,%;
* количество оборудования,  дополнительно установленного при переоборудовании транспортного средства, ед.;
* стоимость  нового  j-го  оборудования,  дополнительно установленного  при   переоборудовании   транспортного   средства, имеющего  остаточный ресурс и предназначенного для реализации,  на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;
* физический  износ   j-го   оборудования,   дополнительно установленного   при   переоборудовании   транспортного  средства, имеющего остаточный ресурс и предназначенного для  реализации,  на дату оценки, %;
* затраты  на  демонтаж  и  реализацию агрегатов (узлов, систем,  оборудования)  базовой   комплектации   и   оборудования, дополнительно  установленного  при  переоборудовании транспортного средства,  имеющих  остаточный  ресурс   и   предназначенных   для реализации, на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;
* количество   основных  видов  металлов,  используемых  в конструкции транспортного средства, ед.;
* цена  1  кг  металла  l-го вида на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.;
* масса  металла  l-го вида в агрегатах,  узлах и деталях, сдаваемых в металлолом, кг;
* затраты  на  демонтаж,  разборку,  дефектовку  и  сдачу металлолома на дату оценки в месте оценки, тыс. руб.

    При разборке  транспортных средств,  выбывших из эксплуатации, детали,  узлы и агрегаты, непригодные для использования, сортируют по трем видам металлов: лом (отходы) черных металлов, лом (отходы) цветных  металлов,  лом  (отходы)  серебра  и  других  драгоценных металлов.   При   определении   объемов  отходов  (лома)  металлов различного вида и номенклатуры элементов  транспортного  средства, содержащих    эти    металлы,    целесообразно   руководствоваться рекомендациями документов [15] и [16].

    **4. Организация работ и составление отчета по оценке**

4.1. В общем случае организация работ по оценке остаточной стоимости транспортных средств предусматривает выполнение следующих этапов:

* подача заказчиком заявления оценщику (исполнителю услуг) о проведении оценки транспортных средств;
* уточнение оценщиком вида заказанной услуги и заключение договора об оценке транспортного средства между исполнителем (оценщиком) и заказчиком услуги;
* проведение внешнего осмотра и проверки технического состояния транспортного средства, составление акта проверки технического состояния;
* составление отчета об оценке остаточной стоимости транспортного средства.

4.2.  Заявление заказчика служит основанием для заключения договора на проведение работ по оценке.

4.3. Договор между оценщиком (исполнителем услуг) и заказчиком на проведение работ по оценке остаточной стоимости транспортных средств заключается в письменной форме и не требует нотариального заверения.

Договор должен содержать:

* основание заключения договора;
* вид объекта оценки (тип транспортного средства, его регистрационные данные и технико - эксплуатационные параметры);
* вид определяемой стоимости (стоимостей);
* права и обязанности оценщика и заказчика;
* сумму денежного вознаграждения за проведение работ по оценке;
* сведения о страховании гражданской ответственности оценщика (исполнителя работ);
* сведения о сертификации оказываемых услуг по оценке транспортных средств.

В договор в обязательном порядке включаются сведения о наличии у оценщика лицензии на осуществление оценочной деятельности с указанием порядкового номера и даты выдачи этой лицензии, органа, ее выдавшего, а также срока, на который данная лицензия выдана (в случае, если на дату заключения договора законодательством Российской Федерации введено лицензирование оценочной деятельности и установлен порядок ее лицензирования).

Обязательным условием для заключения договора об оценке транспортного средства является наличие у исполнителя работ (оценщика) страхового полиса о страховании гражданской ответственности.

4.4. После заключения договора первым этапом работ по оценке является внешний осмотр с проверкой технического состояния транспортного средства, который может проводиться либо в месте, указанном заказчиком, либо у оценщика. Внешний осмотр с проверкой технического состояния транспортного средства предусматривает выполнение следующих этапов:

4.4.1. Идентификация транспортного средства путем внешнего осмотра, проверки регистрационных знаков, идентификационных номеров номерных агрегатов (номер двигателя, номер кузова, номера шасси) и сверки данных по регистрационным документам.

4.4.2. Проведение внешнего осмотра транспортного средства с фиксацией замены базовых агрегатов, отсутствия отдельных базовых агрегатов и элементов (разукомплектации), переоборудования транспортного средства, физического износа шин, отказов, неисправностей, эксплуатационных дефектов и следов ранее полученных повреждений.

Выявление и описание отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов при осмотре транспортного средства целесообразно проводить в соответствии с документом [17].

4.4.3. Проведение инструментального контроля (диагностики) технического состояния транспортного средства. Инструментальный контроль целесообразно проводить у юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, привлекаемых в установленном порядке на конкурсной основе к участию в проверке технического состояния транспортных средств с использованием средств технического диагностирования при государственном техническом осмотре в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации [3].

4.4.4. Проверка работоспособности основных агрегатов, систем и приборов, а также функциональных качеств транспортного средства на ходу.

4.4.5. Регистрация результатов осмотра в акте проверки технического состояния транспортного средства. Задание видов ремонтных воздействий по выявленным отказам, неисправностям и эксплуатационным дефектам. Виды ремонтных работ (операций) определяются экспертом по оценке при осмотре транспортного средства в зависимости от характера и степени повреждения отдельных элементов с учетом необходимости проведения сопутствующих работ (подразборка, формирование ремонтных комплектов, регулировка, подгонка, окраска, антикоррозионная обработка и т.д.). Наименования ремонтных работ целесообразно записывать так, как они указаны в нормативах трудоемкости на ремонт транспортных средств. Наименование запасных частей целесообразно приводить в соответствии с каталогами деталей, номенклатурными тетрадями запасных частей и нормами расхода запасных частей по конкретным маркам транспортных средств.

4.5. Отчет об оценке стоимости транспортных средств составляется в письменной форме. В отчете в обязательном порядке указываются:

* дата составления и порядковый номер отчета;
* юридический адрес оценщика;
* основание для проведения оценки;
* цели и задачи проведения оценки;
* дата, на которую определяется стоимость транспортного средства;
* место оценки;
* точное описание транспортного средства с указанием всех параметров, приведенных в регистрационных документах. В отчете указываются данные об отсутствии на транспортном средстве регистрационных знаков, заводских идентификационных номеров или о несоответствии их записям в регистрационных документах;
* в отношении транспортного средства, принадлежащего юридическому лицу, - реквизиты юридического лица и балансовая стоимость транспортного средства;
* используемые стандарты оценки транспортных средств, методические и нормативно - технические документы, информационное обеспечение с указанием источников получения информации. Обоснование использования указанных материалов при проведении оценки данного транспортного средства;
* последовательность определения стоимости транспортного средства, основные методические и расчетные этапы, принятые при проведении оценки транспортного средства, допущения и ограничения, итоговая величина стоимости транспортного средства, а также ограничения и пределы применения полученного результата;
* перечень документов, используемых оценщиком и устанавливающих количественные и качественные характеристики транспортного средства как объекта оценки;
* иные сведения, которые необходимы для полного и недвусмысленного толкования результатов оценки;
* другие сведения, являющиеся по мнению оценщика существенно важными для полноты отражения примененного им метода расчета стоимости транспортного средства;
* сведения о страховании гражданской ответственности оценщика;
* сведения о наличии у оценщика сертификата на оказываемую услугу (в случае, если на дату составления отчета оказываемая услуга сертифицирована);
* сведения об уставе и кодексе этики соответствующей саморегулируемой организации (в случае, если на дату составления отчета исполнитель является членом саморегулируемой организации);
* сведения о выданной оценщику лицензии на проведение оценки транспортных средств (в случае, если на дату составления отчета законодательством Российской Федерации введено лицензирование оценочной деятельности и установлен порядок ее лицензирования).

Отчет об оценке остаточной стоимости транспортных средств составляется с учетом указанных требований, а также содержит дополнительную информацию о степени и характере отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов, о стоимости запасных частей, материалов и работ по ремонту транспортных средств. В отчете также указываются характеристики товарных рынков транспортных средств, запасных частей к транспортным средствам, материалов для ремонта транспортных средств и услуг по ремонту транспортных средств в месте оценки транспортного средства. В состав отчета входят калькуляции по расчету затрат на устранение отказов, неисправностей и эксплуатационных дефектов транспортного средства.

Отчет собственноручно подписывается оценщиком и заверяется его печатью.

**5.  Литература**

1. Федеральный закон "Об оценочной деятельности в Российской Федерации" от 29 июля 1998 г. N 135-ФЗ.

2. Закон Российской Федерации "О защите прав потребителей" (в редакции Федерального закона от 09.01.96 N 2-ФЗ) от 7 февраля 1992 г. N 2300-1.

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. N 880 "О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации".

4. Правила оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автомототранспортных средств. Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 июня 1998 г. N 639.

5. Правила продажи отдельных видов товаров. Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 1998 г. N 55.

6. Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090.

7. Методические рекомендации по определению границ и объемов товарных рынков. Утверждены Приказом Государственного комитета Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке новых экономических структур от 26 октября 1993 г. N 112.

8. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта / Министерство автомобильного транспорта РСФСР. М.: Транспорт, 1986. 73 с.

9. Руководство по диагностике технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта. РД-200-РСФСР-15-0150-81, РД-200-УССР-90-82. М., 1982. 88 с.

10. Сборник нормативных и информационных документов по контролю технического состояния автомототранспортных средств в Российской Федерации. Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Комитет Российской Федерации по стандартизации, метрологии и сертификации. АО "Трансконсалтинг". М., 1996. 244 с.

11. Инструкция о порядке содержания и эксплуатации спидометрового оборудования и автомобилей. Р-3012185-12-0163-83 / Министерство автомобильного транспорта РСФСР. М., 1984. 65 с.

12. Правила эксплуатации автомобильных шин. Утверждены Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством промышленности Российской Федерации. Введены в действие с 01.07.97. Разработаны НИИАТ, НИИШП. М., 1997. 71 с.

13. Методика оценки стоимости поврежденных транспортных средств, стоимости их восстановления и ущерба от повреждения. Р-03112194-0377-98. Утверждена Министерством транспорта Российской Федерации 15 декабря 1998 г.

14. Методика нормирования расхода материалов на капитальный и текущий ремонт автомобилей. Государственный научно - исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ). М., 1989. 180 с.

15. Методика определения ресурсов лома цветных металлов при списании транспортных средств в системе Минавтотранса РСФСР. Государственный научно - исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ). М., 1989. 78 с.

16. Перечень приборов и электротехнических изделий, изготовленных с применением серебра. Министерство автомобильного транспорта РСФСР. М., 1985. 29 с.

17. Надежность изделий автомобилестроения. Система сбора и обработки информации. Единый классификатор неисправностей изделий автомобилестроения (классификация и кодирование неисправностей). РТМ 37.031.004-78. М., 1978. 48 с.

18. Система добровольной сертификации услуг по оценке автотранспортных средств и объектов отрасли автомобильного транспорта "СЕРТОЦАТ". Зарегистрирована Госстандартом России 26 декабря 1997 года в Государственном реестре. Свидетельство РОСС RU.0001.03 ЮФОО.

19. Краткий автомобильный справочник / А.Н. Понизовкин, Ю.М. Власко, М.Б. Ляликов и др. М.: АО "ТРАНСКОНСАЛТИНГ", НИИАТ, 1994. 780 с.

20. Строительная, дорожная и специальная техника. Краткий справочник / Глазов А.А., Манаков Н.А., Понкратов А.В. М.: АО "ПРОФТЕХНИКА", 1998. 640 с.

21. Газобалонные автомобили: Справочник / А.И. Морев, В.И. Ерохов, Б.А. Бекетов и др. М.: Транспорт, 1992. 175 с.

22. Теория статистики: Учебник / Под ред. Р.А. Шмойловой. 2-е изд., доп. и перераб. М.: Финансы и статистика, 1998. 576 с.

23. Практикум по теории статистики: Учебное пособие / Под ред. проф. Р.А. Шмойловой. М.: Финансы и статистика, 1998. 416 с.

24. Статистический словарь / Под ред. М.А. Королева. М.: Финансы и статистика, 1989. 623 с.

25. Ежегодный бюллетень статистики транспорта для Европы и Северной Америки. Том XLVI. Организация Объединенных Наций. Нью - Йорк и Женева. ISBN 92-1-016319-2, ISSN 0250-9911. 1996. 235 с.

По окончании всех работ компанией выдается заключение (отчет по оценке).