

Министерство юстиции Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ РОССИЙСКИЙ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ
ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ
РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРИ МИНИСТЕРСТВЕ
ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Исследование автотранспортных средств в целях определения
стоимости восстановительного ремонта и оценки
(методические рекомендации для судебных экспертов)

(с изменениями на 22 января 2015 года)

Документ с изменениями, внесенными:

[письмом Минюста России от 22 января 2015 года N 23-301.](#)

Предисловие к Методическим рекомендациям "Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки" (издание третье, переработанное и дополненное)

Методические рекомендации разработаны в рамках темы N 8 Плана основных научно-исследовательских работ в области судебной экспертизы, выполняемых федеральными бюджетными судебно-экспертными учреждениями Министерства юстиции Российской Федерации в 2012 году, утвержденным Приказом Минюста России от 24 февраля 2012 года за N 21.

Настоящие Методические рекомендации по определению стоимости восстановительного ремонта и оценки автотранспортных средств (далее - "Рекомендации") устанавливают методику проведения автотехнических экспертиз и исследований в системе судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции РФ.

Рекомендации могут быть использованы также другими экспертными организациями (экспертами, специалистами) при определении стоимости восстановительного ремонта и оценки стоимости автотранспортных средств, их узлов, агрегатов, деталей.

За основу настоящих Рекомендаций принято Методическое руководство [3], разработанное в 2007 году (его действие заканчивается одновременно с изданием нового), в которое внесены существенные изменения и дополнения.

Переработка методического руководства вызвана следующими причинами:

- частично устарели или стали недостаточны по своему содержанию положения предыдущего методического руководства;
- утвержденные [Постановлением Правительства РФ N 361 от 24 мая 2010 года "Правила установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств, используемых при определении размера страховой выплаты в рамках ОСАГО"](#) требуют рекомендаций по применению в системе СЭУ Минюста России;
- за прошедший период произошла существенная смена модельного ряда транспортных средств, появилось значительное количество новых моделей и модификаций;
- необходимостью дополнения методического руководства положением о методике расчета стоимости годных остатков грузовых автомобилей и мототехники;
- за истекший период внесены изменения в [ГПК РФ](#) в части, регламентирующей права и обязанности судебных экспертов.

При разработке настоящих Рекомендаций использовались результаты современных научных исследований и практический опыт проведения автотехнических экспертиз в системе судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации.

Авторы выражают свою искреннюю признательность экспертам Губареву В.В. (ФБУ Челябинская ЛСЭ Минюста России) и Сабирзянову Р.Ф. (ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России) за их вклад в подготовку данных Рекомендаций.

1. Общие положения

Настоящие Рекомендации разработаны в целях переработки Методического руководства[3]. Рекомендации определяют общие положения, принципы, методы и организацию производства автотехнических экспертиз (далее - экспертизы) по специальности N 13.4: "Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки".

Рекомендации разработаны с учетом требований [Федерального закона "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации"](#) [1], [приказа Министерства юстиции Российской Федерации "Об утверждении перечня родов \(видов\) экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России"](#) [2], а также нормативной правовой и нормативно-технической документации по вопросам экспертной деятельности в отношении транспортных средств, технической эксплуатации транспортных средств и безопасности дорожного движения.

Основными задачами Рекомендаций являются:

- обеспечение проведения судебных и несудебных экспертиз на единой методической основе;
- обеспечение полноты, точности и доказательности результатов экспертиз и исследований.

Рекомендации разработаны на основе результатов современных научных исследований по видам экспертной деятельности в отношении транспортных средств, результатов статистического исследования товарных рынков транспортных средств, запасных частей к транспортным средствам, материалов для ремонта и работ по ремонту транспортных средств. При разработке Рекомендаций учтены положения действующих нормативных правовых актов, нормативно-технической и методической документации по вопросам судебной экспертизы, экспертной деятельности на транспорте, технической эксплуатации транспортных средств, а также отечественный и зарубежный практический опыт экспертной деятельности в отношении транспортных средств.

Настоящие Рекомендации следует применять при производстве судебных экспертиз и исследований вместо Методического руководства [3], действие которого заканчивается.

Рекомендации предназначены для использования:

- судебными экспертами, имеющими право самостоятельного производства автотехнических экспертиз по специальности: "Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки";
- в Системе добровольной сертификации методического обеспечения судебной экспертизы в государственных судебно-экспертных учреждениях Минюста России;
- при профессиональной переподготовке и повышении квалификации судебных экспертов.

Рекомендации содержат:

- методику определения стоимости автотранспортного средства (далее - АМТС) с учетом его технического состояния, износа, комплектности, наличия дефектов и т.д.;
- методику определения затрат на восстановление АМТС;
- методику определения стоимости годных остатков АМТС;
- методику определения величины утраты товарной стоимости АМТС;
- различного рода рекомендации, образцы используемых документов, справочные данные, таблицы, перечень необходимых технических, юридических, экономических и оценочных терминов. Применение данных Рекомендаций обеспечивает единую методическую основу для судебных экспертов, а также достоверность, точность, доказательность и объективность полученных результатов.

1.1. Предмет и объекты экспертизы

Предметом судебных автотехнических экспертиз, рассматриваемых в данных Рекомендациях, является установление фактических данных о техническом состоянии АМТС, дате выпуска АМТС, принадлежности его к определенной марке и модели, наличия и характера технических повреждений, причин их возникновения, стоимости АМТС и отдельных деталей, узлов, агрегатов, стоимости восстановительного ремонта и утраты товарной стоимости АМТС в результате дорожно-транспортного происшествия или при иных обстоятельствах.

Объектами рассматриваемых автотехнических экспертиз могут являться:

- АМТС в целом, как сложное изделие; его детали, узлы, агрегаты;
- информация представительств автопроизводителей, предприятий автосервиса, торговли и т.д.;
- данные средств массовой информации, сети Интернет, справочники, фотоматериалы, относящиеся к предмету экспертизы;
- документы и материалы, представленные для проведения экспертизы или исследования.

1.2. Задачи, решаемые экспертами

В рамках рассматриваемых в данном документе судебных автотехнических экспертиз, а также исследований, могут решаться следующие задачи:

- идентификация объекта экспертизы (установление фактических данных о марке, модели, модификации, комплектации, даты выпуска или периода производства представленного на исследование АМТС);
- установление фактических данных о техническом состоянии АМТС в целом или его конкретного узла, детали, агрегата;
- определение технологии и стоимости восстановительного ремонта АМТС в связи с дорожно-транспортным происшествием или в результате иных повреждений;
- установление наличия, характера и объема технических повреждений и их идентификация на предмет образования (возникновения) от конкретного события;
- определение износа АМТС, его составляющих;
- определение рыночной стоимости АМТС и его отдельных элементов;
- установление стоимости годных остатков АМТС;
- определение величины утраты товарной стоимости АМТС.

Все задачи решаются в соответствии с компетенцией эксперта, определенной соответствующей программой подготовки.

2. Терминология

Таблица 2.1. Термины, применяющиеся при производстве автотехнических экспертиз и исследований по определению стоимости восстановительного ремонта и оценке АМТС

Таблица 2.1

2.1. Технические термины

Аналог	Объект того же назначения, близкий по совокупности существенных признаков (имеющий сходные характеристики). При установлении сходства АМТС можно выделить три уровня: - функциональное сходство (по области применения, назначению); - конструктивное сходство (по конструктивной схеме, составу и компоновке элементов, дизайну и эргономике); - параметрическое сходство (по значению параметров). При полном достижении функционального, конструктивного и параметрического сходств принято говорить об идентичности объектов, а при приблизительном и частичном сходствах - об аналогичности
Агрегат	Сборочная единица, обладающая полной взаимозаменяемостью, возможностью сборки отдельно от других составных частей изделия или изделия в целом и способностью выполнять определенную функцию в изделии или самостоятельно
Вздутие	Изменение геометрической формы поверхности лакокрасочного покрытия или пластичных конструктивных материалов в виде выпуклости
Вмятина	Изменение геометрической формы конструктивного элемента АМТС, характеризующееся вдавленностью следовоспринимающей поверхности, появляющейся вследствие остаточной деформации материала элемента
Выпучина	Изменение геометрической формы конструктивного элемента АМТС, характеризующееся выдавленностью следовоспринимающей поверхности, появляющейся вследствие остаточной деформации материала элемента
Восстановительный ремонт	Комплекс мероприятий (работ), необходимых для восстановления эксплуатационных свойств и потребительских качеств, предусмотренных нормативно-технической документацией завода-изготовителя, которые АМТС имело непосредственно до повреждения (появления неисправности)
Вспомогательный материал	Материал, который необходим для процесса производства, но который не входит в вещественной форме в конечный продукт (при ремонте АМТС: растворитель, смывка и т.д.)

Грузоподъемность	Масса груза, на перевозку которого рассчитано данное транспортное средство; основная эксплуатационная характеристика транспортного средства
Демонтаж	Снятие элемента (агрегата, узла, детали) или его составной части с места установки на АМТС
Деталь	Изделие, изготовленное из однородного по наименованию и марке материала без применения сборочных операций
Дефект	Несоответствие продукции (изделия) установленным требованиям нормативно-технической документации завода-изготовителя вследствие ошибок конструирования, нарушения технологического процесса производства либо ремонта или правил эксплуатации
Дефект значительный	Дефект, который существенно влияет на использование продукции по назначению и (или) на ее долговечность, но не является критическим
Дефект критический	Дефект, при наличии которого использование продукции по назначению практически невозможно или недопустимо
Дефект малозначительный	Дефект, который существенно не влияет на использование продукции по назначению и ее долговечность
Деформация	Изменение формы или размеров тела или его части под действием внешних сил или внутренних напряжений
Диагностирование общее	Диагностирование систем АМТС (агрегата) по параметрам, характеризующим их общее техническое состояние без выявления конкретной неисправности (работоспособные или неработоспособные)
Дополнительное оборудование	Оборудование, которое может быть установлено заводом-изготовителем на всех АМТС данной серии по индивидуальному заказу, а также оборудование, установленное на АМТС в процессе его эксплуатации помимо серийного оборудования
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, груз, сооружения, либо причинен иной материальный ущерб
Задиры	

Идентификационный номер (VIN)	Уникальный 17-значный номер, присвоенный АМТС заводом-изготовителем
Идентификация АМТС	Комплексное исследование, включающее в себя: 1) установление конструктивных, функциональных и эксплуатационных характеристик транспортного средства, определяющих его марку, модель, модификацию; 2) исследование маркировочных обозначений на агрегатах АМТС в целях расшифровки информации об АМТС; 3) установление соответствия маркировочных обозначений на АМТС записям в сопроводительных (регистрационных/правоустанавливающих) документах
Идентификация установленного на АМТС оборудования	Исследование, состоящее из этапов: 1) определение перечня оборудования, установленного на АМТС по функциональному признаку; 2) определение модели и изготовителя оборудования
Идентичное АМТС	См. Аналог
Исправное состояние (исправность)	Состояние объекта, при котором он соответствует всем требованиям, установленным нормативно-технической документацией изготовителя
Качество выполненного ремонта	Соответствие (несоответствие) технических характеристик, внешнего вида и интерьера АМТС после ремонта требованиям нормативной документации
Мелкие детали (крепеж)	Метизы, нормали и др. крепежно-связующие детали и материалы одноразового использования, применение которых необходимо (предусмотрено технологией) при выполнении ремонта АМТС Для оптимизации процесса расчета калькуляции их стоимость принимается как 2% стоимости заменяемых основных деталей АМТС Стоимость мелких деталей может определяться как 2% стоимости узлов, подлежащих разборке в целях ремонта, при отсутствии в программных комплексах сведений о стоимости ремонтных комплектов к ним

Модельный год	Условный год выпуска АМТС, указываемый (в большинстве случаев) в VIN. Как правило, VIN содержит информацию не о фактической дате выпуска, а о так называемом модельном годе. Модельный год в автомобилестроении не совпадает с годом календарным и у большинства автопроизводителей начинается с июля. Например: если автомобиль фактически выпущен в октябре 1998 года, то в VIN, как правило, будет указан 1999 модельный год
Монтаж	Установка элемента (агрегата, узла, детали) или его составных частей на предусмотренное для них место на АМТС
Наружная окраска	Окраска наружных поверхностей АМТС (при необходимости - с окраской торцов и проемов дверей, сточных желобков капота и крышки багажника в соответствии с требованиями изготовителя)
Наслоение	Связанное с процессом слеодообразования перенесение материала одного объекта на следовоспринимающую поверхность другого. При дорожно-транспортных происшествиях наблюдаются наслоения краски, резины или других конструктивных материалов с одного транспортного средства на другом, следы наслоения на дорожном покрытии от колес транспортного средства
Недопробег АМТС	Отрицательное значение разности фактического и среднестатистического пробега АМТС
Неисправное состояние (неисправность)	Состояние объекта, при котором он не соответствует хотя бы одному из требований, установленных нормативно-технической документацией изготовителя
Неработоспособное состояние (неработоспособность)	Состояние объекта, при котором значение хотя бы одного заданного параметра, характеризующего способность выполнять заданные функции, не соответствует требованиям, установленным нормативно-технической документацией изготовителя
Одометр	Прибор для определения пройденного расстояния АМТС
Основной материал	Материал, масса которого входит в массу основного изделия (краска, антикоррозионное, противоржавное покрытие и т.д.)
Перепробег АМТС	Положительное значение разности фактического и среднестатистического пробега АМТС
Повреждение	Нарушение исправности физического объекта вследствие влияния на него внешних воздействий, превышающих уровни, установленные в нормативно-технической документации

Полная окраска	Окраска наружных и внутренних поверхностей АМТС
Проверка	Исследование АМТС или его элемента (агрегата, узла, детали, системы) с контролем рабочих параметров (характеристик). В ряде случаев может выполняться только после частичной или полной разборки АМТС (агрегата) и/или применением измерительных средств
Работоспособное состояние (работоспособность)	Состояние объекта, при котором он способен выполнять заданные функции, сохраняя значения основных выходных параметров в пределах, установленных нормативно-технической документацией
Разборка	Разделение изделия на детали и (или) сборочные единицы
Разрушение	Неконтролируемое разделение конструктивного элемента на части или полная потеря формы и свойств объекта под влиянием внешнего воздействия
Регулировка	Процесс (операция) изменения связей в системе в целях достижения определенных параметров ее функционирования
Ремонтные материалы	Основные и вспомогательные материалы, используемые при ремонте
Серийная комплектация АМТС (серийное оборудование)	Оборудование, которое устанавливается заводом-изготовителем на всех АМТС данной модификации (серии) в обязательном порядке
Сквозная коррозия	Местная коррозия, вызвавшая разрушение металла насквозь
Скол	Полное отделение фрагмента материала от поверхности конструктивного элемента АМТС
Скрытый дефект	Дефект, который не может быть выявлен при осмотре транспортного средства, для выявления которого необходима дополнительная проверка детали, узла или агрегата
Сопряжение	Относительное положение составных частей изделия при сборке, характеризующееся соприкосновением их поверхностей и (или) зазором между ними, заданными в конструкторской документации
Точечная коррозия	Местная коррозия металла в виде отдельных точечных поражений

Транспортное средство	Устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Транспортным средством также является прицеп (полуприцеп и прицеп-роспуск), не оборудованный двигателем и предназначенный для движения в составе с механическим транспортным средством
Узел	Сборочная единица, которую можно собрать отдельно от других составных частей изделия или от изделия в целом и которая может выполнять определенные функции в изделиях одного назначения только совместно с другими составными частями
Условия эксплуатации	Совокупность внешних факторов, оказывающих влияние на расходование ресурса АМТС (износ АМТС). К ним относятся: режим движения и нагрузка на АМТС, дорожные и климатические условия, качество топлива, смазочных материалов, технического обслуживания и мастерства вождения
Царапина	Повреждение поверхности конструктивного элемента АМТС без изменения его геометрии и без разрыва его материала, с образованием незначительного углубления преимущественно линейной формы, длина которого больше его ширины. Различаются царапины ЛКП и основного материала конструктивного элемента АМТС

2.2. Экономические, оценочные и юридические термины

Годные остатки АМТС	Исправные, имеющие остаточную стоимость детали, узлы и агрегаты АМТС, годные к дальнейшей эксплуатации, которые можно демонтировать с поврежденного автотранспортного средства и реализовать
Генеральная совокупность	Совокупность объектов исследования, удовлетворяющих заданным условиям, из которого выбираются объекты для изучения (выборка, репрезентативная выборка)
Дата исследования (оценки)	Дата, по состоянию на которую определяется стоимость объекта исследования или стоимость восстановительного ремонта
Выборка	Множество объектов, отобранных специальным образом для исследования
Дата выпуска АМТС	Дата завершения производства АМТС заводом-изготовителем (дата завершения всех технологических и административных процессов, связанных с производством единицы продукции "АМТС"). Дату выпуска следует отличать от модельного года

Дата начала эксплуатации АМТС	Дата, с которой разрешена эксплуатация АМТС (АМТС получает допуск к эксплуатации, например: дата выдачи технического паспорта, паспорта транспортного средства или другого регистрационного документа)
Затратный подход	Совокупность методов определения стоимости (оценки) объекта исследования, основанных на определении затрат, необходимых для воспроизводства либо замещения объекта исследования (оценки), с учетом износа и устареваний
Конъюнктура рынка	Уровень спроса и предложения на аналогичные исследуемому АМТС объекты
Метод оценки	Последовательность процедур, позволяющая на основе существенной для данного метода информации определить стоимость объекта исследования (оценки) в рамках одного из подходов
Оригинальная запасная часть	Деталь (узел, агрегат), которая проверена и сертифицирована изготовителем АМТС
Осмотр АМТС	Органолептическое исследование АМТС в целях: идентификации АМТС, определения работоспособности АМТС, выявления повреждений или дефектов, следов ремонта. Порядок осмотра указан в п.3.2.3
Объект исследования (оценки)	В данных Рекомендациях под объектами исследования (оценки), если не оговорено иное, понимается АМТС в целом, его детали, узлы, агрегаты
Перекося	Нарушение сверх допустимых пределов геометрических параметров проемов окон, дверей, капота, крышки багажника, лонжеронов, а также местоположения базовых точек крепления силового агрегата, подвесок (мостов) и узлов трансмиссии на основании кузова АМТС
Подход к оценке	Совокупность методов определения стоимости (оценки), объединенных общей методологией
Полная восстановительная стоимость	Затраты на воспроизводство объекта исследования (оценки), необходимые для создания точной копии объекта исследования (оценки) с использованием применявшихся при создании объекта оценки материалов и технологий
Полная стоимость замещения	Затраты на замещение объекта исследования (оценки), необходимые для создания аналогичного объекта с использованием материалов и технологий, применяющихся на дату исследования (оценки)

Полное уничтожение АМТС	Под полным уничтожением АМТС в МР понимается такое состояние АМТС, при котором восстановление свойств, которые АМТС имело непосредственно до повреждения, физически невозможно или экономически нецелесообразно (т.е. при условии соблюдения технологии ремонта стоимость восстановления АМТС с учетом эксплуатационного износа заменяемых деталей, узлов, агрегатов составляет 80% и более его стоимости на момент повреждения)
Потребительские свойства АМТС	Полезность АМТС, способность его удовлетворять какую-либо потребность (техническую, экономическую, социальную, эстетическую)
Репрезентативная выборка	Выборочная совокупность, в которой основные характеристики совпадают с характеристиками генеральной совокупности. Только для этого типа выборки результаты исследования части единиц можно распространять на всю генеральную совокупность
Рынок	Всеобщая форма связи, позволяющая сводить вместе покупателей и продавцов товаров и услуг. Автомобильный рынок (авторынок товаров и услуг) - один из сегментов рынка
Рыночная стоимость транспортного средства	Наиболее вероятная стоимость, 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 стоимости сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоятельства
Совокупный таможенный платеж	Взимаемая без деления на источники сумма, состоящая из суммы сборов за таможенное оформление, таможенной пошлины, акциза и налога на добавленную стоимость, рассчитанных по утвержденным правилам таможенного оформления
Сравнительный подход	Совокупность методов определения стоимости объекта исследования (оценки), основанных на сравнении объекта исследования (оценки) с объектами - аналогами объекта исследования (оценки), в отношении которых имеется информация о ценах. Объектом - аналогом объекта исследования (оценки) для целей определения стоимости признается объект, сходный объекту исследования (оценки) по основным экономическим, материальным, техническим и другим характеристикам, определяющим его стоимость
Среднегодовой пробег	Величина годового пробега автомобиля, условно принятая равной среднестатистической величине пробега автомобилей-аналогов

Стоимость восстановительного ремонта C_p	Наиболее вероятная величина затрат на работы, запчасти и материалы, которые необходимы для восстановления АМТС в соответствии с требованиями действующих на дату оценки нормативов
Стоимость АМТС исходная $\Pi_{исх}$	Стоимость АМТС, являющаяся "точкой отсчета" при определении стоимости АМТС на момент его предъявления или на момент происшествия затратным подходом или методом расчета таможенных платежей
Стоимость АМТС окончательная $\Pi_{ок}$	Стоимость АМТС с учетом всех влияющих факторов (с учетом эксплуатационного износа, дополнительного оборудования, дефектов в результате ненадлежащей эксплуатации и хранения, неустраненных повреждений и т.д.), т.е. рыночная стоимость
Судебный эксперт	Эксперт, которому судом (следователем) поручено производство экспертизы. Государственный судебный эксперт - аттестованный работник государственного судебно-экспертного учреждения, производящий судебную экспертизу в порядке исполнения своих должностных обязанностей
Существенный недостаток	"Существенный недостаток товара (работы, услуги) - неустранимый недостаток или недостаток, который не может быть устранен без несоразмерных расходов или затрат времени, или выявляется неоднократно, или проявляется вновь после его устранения, или другие подобные недостатки". Разъяснения понятия "существенный недостаток" изложены в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 N 17 "О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей"
Таможенные платежи $C_{тофорул}$	Таможенная пошлина, налоги, акцизы, таможенные сборы и другие платежи, взимаемые в установленном порядке таможенными органами при перемещении АМТС или его частей через таможенную границу
Таможенная пошлина	Денежный сбор, взимаемый таможенными органами РФ при ввозе АМТС на таможенную территорию РФ или вывозе с этой территории
Таможенная стоимость АМТС $C_{тамож}$	Стоимость АМТС (с учетом расходов по доставке до таможенной границы и расходов по страхованию), используемая для целей обложения пошлиной
Условия реализации	Условия, оказывающие влияние на цену АМТС (срочная продажа, срочная покупка, подозрение на скрытые дефекты и т.д.)

Утилизационная стоимость	Стоимость выработавших свой ресурс и списываемых транспортных средств или не подлежащих восстановлению и реализации после полученных повреждений
Утрата товарной стоимости (УТС)	Снижение стоимости АМТС (товара) из-за ухудшения потребительских свойств АМТС вследствие наличия дефектов (повреждений) или следов их устранения либо наличия достоверной информации, что дефекты (повреждения) устранялись
Ущерб	Согласно ст.15, ч.2 ГК РФ под реальным ущербом "понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права, утрата или повреждение его имущества". В настоящем Руководстве под ущербом понимается компенсация за полученные повреждения, которая может быть определена как минимальная из следующих стоимостей: - затраты, необходимые для восстановления эксплуатационных свойств и потребительских качеств АМТС, которые оно имело на момент повреждения, утрата товарной стоимости (при этом затраты на транспортировку, хранение АМТС, упущенная выгода в результате простоя АМТС и т.п. экспертом не оцениваются), или - сумма, эквивалентная доаварийной стоимости АМТС, за вычетом стоимости его остатков, пригодных для использования (реализации), либо без вычета стоимости остатков, если их невозможно оценить
Экспертная организация	Юридическое лицо, имеющее в своем штате не менее одного эксперта, для которого эта организация является основным местом работы, а проведение экспертизы является одним из видов деятельности, предусмотренных в учредительных (статутных) документах указанной организации
Эксплуатационный износ I_3	Относительная утрата стоимости транспортного средства из-за изменения его технического состояния в процессе эксплуатации, физического старения, приводящего к ухудшению функциональных, конструктивных и эксплуатационных характеристик транспортных средств. Основными причинами износа транспортного средства являются выработка, пластические деформации, усталостные разрушения, коррозия, изменение физико-химических свойств конструктивных материалов
Цена предложения АМТС $\Pi_{предл}$	Цена за АМТС, запрошенная продавцом

3. Основы организации и производства экспертизы

3.1. Права и обязанности судебных экспертов

3.1.1. Обязанности судебных экспертов

Обязанности судебного эксперта регламентируются [Федеральным законом "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации"](#), а также действующим законодательством Российской Федерации.

Если систематизировать в единое целое обязанности судебного эксперта, то с учетом отдельных противоречий в процессуальных кодексах РФ судебный эксперт обязан:

- принять к производству порученную ему экспертизу, провести полное исследование представленных материалов и документов, дать объективное и обоснованное заключение по поставленным вопросам;
- явиться по вызову в судебное заседание для ответов на вопросы по данному им заключению эксперта;
- не разглашать сведения, которые стали ему известны в связи с производством судебной экспертизы, в том числе сведения, которые могут ограничить конституционные права граждан, а также сведения, составляющие государственную, коммерческую или иную охраняемую законом тайну;
- эксперт не вправе самостоятельно собирать материалы для экспертного исследования. Все материалы для исследования должны быть представлены органом, назначившим судебную экспертизу;
- в случае недостаточности материалов для исследования эксперт обязан направить соответствующее ходатайство в суд или органу, назначившему судебную экспертизу;
- в случае если материалы и документы непригодны или недостаточны для проведения исследований и дачи заключения, а также, если поставленные вопросы выходят за пределы специальных знаний эксперта, эксперт обязан направить в суд или орган, назначивший экспертизу, мотивированное сообщение о невозможности дать заключение;
- без ведома следователя или суда не вступать в личные контакты с участниками процесса, если эти контакты ставят под сомнение его незаинтересованность в исходе дела. Личные контакты эксперта с участниками процесса ограничены рамками процессуального законодательства и ведомственных инструкций;
- обеспечивать сохранность представленных объектов исследований, а также материалов дела. Уничтожать либо видоизменять объекты исследований можно только с письменного разрешения органа или лица, назначившего судебную экспертизу.

Эксперт государственного судебно-экспертного учреждения, кроме того, не вправе:

- осуществлять судебно-экспертную деятельность в качестве негосударственного эксперта;
- принимать поручение о производстве судебной экспертизы непосредственно от каких-либо органов или лиц, за исключением руководителя СЭУ;
- сообщать кому-либо о результатах судебной экспертизы, за исключением органа или лица, ее назначившего.

3.1.2. Права судебных экспертов

Права судебных экспертов регламентируются действующим законодательством Российской Федерации, в том числе [Федеральным законом "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации"](#).

Эксперт при производстве судебной экспертизы имеет право:

- знакомиться с материалами дела, относящимися к предмету экспертизы, и ходатайствовать о предоставлении ему дополнительных материалов, необходимых для дачи заключения;
- участвовать с разрешения следователя, прокурора, дознавателя и суда в процессуальных действиях и задавать вопросы, относящиеся к предмету судебной экспертизы;
- давать заключение в пределах своей компетенции, в том числе по вопросам, хотя и не указанным в определении (постановлении) о назначении судебной экспертизы, но имеющим отношение к предмету проводимой им экспертизы (право эксперта на инициативу);
- ходатайствовать перед руководителем судебно-экспертного учреждения о привлечении к производству судебной экспертизы других экспертов, если это необходимо для проведения исследований и дачи заключения;
- обжаловать в установленном законом порядке действия органа или лица, назначившего судебную экспертизу, если они ограничивают права эксперта.

3.2. Судебные и несудебные экспертизы

Учитывая сжатость Руководства, в данном разделе рассматриваются лишь основные положения по организации и проведению рассматриваемых здесь судебных и несудебных экспертиз.

3.2.1. Судебные экспертизы

При возникновении в процессе рассмотрения дел в судах, а также при осуществлении производства по уголовным делам в стадии предварительного расследования, вопросов, требующих специальных знаний в различных областях науки, техники искусства, ремесла, назначается судебная экспертиза. Проведение экспертизы может быть поручено судебно-экспертному учреждению, конкретному эксперту, или нескольким экспертам.

Судебная экспертиза - процессуальное действие, состоящее из проведения исследований и дачи заключения экспертом по вопросам, разрешение которых требует специальных знаний и которые поставлены перед экспертом судом, судьей, органом дознания, лицом, производящим дознание, следователем или прокурором, в целях установления обстоятельств, подлежащих доказыванию по конкретному делу.

Судебная экспертиза является одним из источников доказательств по делу.

В случае недостаточной ясности или полноты ранее данного заключения, назначается дополнительная судебная экспертиза.

При возникновении у суда, судьи, лица, производящего дознание, следователя или прокурора сомнений в правильности или обоснованности ранее данного заключения, по тем же вопросам назначается повторная судебная экспертиза.

Производство дополнительной судебной экспертизы поручается тому же или другому эксперту (экспертам). Производство повторной судебной экспертизы поручается другому эксперту или другой комиссии экспертов.

3.2.1.1. Основание для назначения судебной экспертизы

Основанием для назначения судебной экспертизы является:

- постановление лица, проводящего дознание, следователя, прокурора;
- определение или постановление суда о назначении экспертизы в связи с рассмотрением уголовного, гражданского, арбитражного дела.

Эксперт приступает к производству экспертизы после получения письменного указания руководителя экспертного учреждения (его структурного подразделения) вместе с определением (постановлением) о назначении экспертизы и всеми поступившими на экспертизу материалами.

Если представленных на экспертизу материалов недостаточно для решения поставленных вопросов, или имеется необходимость в организации осмотра АМТС, эксперт должен заявить ходатайство правоприменителю о предоставлении дополнительных материалов и организации осмотра АМТС, поскольку эксперт не вправе самостоятельно собирать требующиеся ему для производства экспертизы дополнительные документы и объекты. Предоставление дополнительных материалов и организация осмотра являются процессуальным действием, связанным с удовлетворением ходатайства эксперта, и является прерогативой правоприменителя.

Эксперт проводит исследование представленных ему материалов, руководствуясь специальными знаниями и рекомендованными методиками, в строгом соответствии с требованиями закона и своей компетенцией.

Объекты исследования и материалы дела, поступившие в экспертное учреждение, подлежат возврату органу, назначившему экспертизу, одновременно с представлением заключения эксперта.

Заключение эксперта с приложениями к нему или сообщение о невозможности дачи заключения составляются в двух экземплярах, подписываются экспертом (экспертами) и постранично визируются. Один экземпляр документа передается органу, назначившему экспертизу, а другой хранится в делах учреждения. Подписи эксперта удостоверяются печатью СЭУ.

Судебная экспертиза может быть проведена без исследования АМТС, по предоставленным материалам дела и документам, в случае прямого указания правоприменителя о проведении экспертизы по материалам дела, или в тех случаях, когда осмотр АМТС физически невозможен (в связи с продажей АМТС, выполненным ремонтом и т.д.), а также в тех случаях, когда ходатайство не удовлетворяется в течение 30 календарных дней. В этом случае эксперт должен сделать запись о том, что автомобиль не осматривался по одной из вышеперечисленных причин, а экспертиза проводилась по предоставленным материалам дела (документам).

Для правильного решения поставленных вопросов эксперт должен четко понимать предмет спора, разрешаемый судом, поэтому необходимо особо тщательно изучать исковое заявление, с которого начинаются материалы гражданских и арбитражных дел, а также другие материалы дела.

3.2.1.2. Заключение эксперта

На основании проведенных исследований, с учетом их результатов, эксперт от своего имени или комиссия экспертов дают письменное заключение.

Заключение эксперта представляет собой письменный документ, предусмотренный процессуальным законодательством и являющийся источником судебных доказательств, в котором изложены основания и условия проведения экспертизы, объекты, исходные данные, вопросы, поставленные на разрешение экспертизы, сам процесс экспертного исследования и фактические данные, установленные экспертом в результате исследования.

Обоснованным является заключение, в котором обстоятельства дела отражены в соответствии с исходными данными, выводы вытекают из приведенных исследований, содержатся соображения, приведшие эксперта к этим выводам, и которое является четким, последовательным, непротиворечивым.

Заключение эксперта состоит из трех частей: вводной, исследовательской и выводов. Сообщение о факте разъяснения эксперту его прав и обязанностей при проведении экспертизы (с указанием статей процессуального законодательства и лица, разъяснившего эксперту его права, обязанности и ответственность), а также подписка эксперта об уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения по [ст.307 УК РФ](#) оформляется либо непосредственно перед вводной частью заключения эксперта, либо отдельным документом.

Во вводной части заключения указываются:

- наименование экспертизы, ее регистрационный номер, является ли она повторной, дополнительной, комплексной, комиссионной;
- дата поступления материалов на экспертизу в экспертное учреждение, дата начала и дата окончания производства экспертизы (при производстве экспертизы по уголовным делам - дополнительно время начала и окончания экспертизы);
- сведения об эксперте (экспертах), занимаемая должность, образование, ученая степень, квалификация, стаж экспертной работы;
- основание для производства экспертизы (наименование документа (определение, постановление), когда и кем оно вынесено);
- описание поступивших на экспертизу материалов (с указанием количества листов (страниц)) и объектов (с описанием их упаковки и сопроводительных надписей и печатей);
- ходатайства эксперта об организации осмотра объекта исследования и предоставлении дополнительных материалов и результат их рассмотрения;
- вопросы, поставленные на разрешение экспертизы.

В подразделе "Использованные нормативы и источники информации" следует указывать нормативно-правовые акты, справочно-нормативные документы, методические пособия и руководства, программное обеспечение, а также информационные источники (бумажные периодические издания, каталоги, сайты сети Интернет), которые применялись экспертом при решении поставленных вопросов. В заключении должны быть указаны наименования, номера, даты издания информационных источников. Если используются данные сети Интернет, то в наблюдательном производстве в обязательном порядке должны храниться распечатки использованных страниц сайтов сети Интернет, либо материалов, полученных с них.

В исследовательской части заключения описывается процесс экспертного исследования и его результаты, приводятся аргументы, обосновывающие выводы.

В подразделе "Результаты исследования предоставленных на экспертизу материалов и объектов (исходные данные)" следует указывать лишь те источники и сведения из них, которые будут использованы при дальнейшем экспертном исследовании, например:

- справка ГИБДД о ДТП с указанием повреждений АМТС;
- акты осмотра АМТС специалистами, проводившими независимую техническую экспертизу в связи с ДТП с указанием их выводов о состоянии АМТС и, в частности, о его повреждениях;
- калькуляции (сметы) стоимости восстановительного ремонта и утраты товарной стоимости АМТС;
- экспертные заключения экспертов-техников, отчеты об оценке;
- фотографии на электронных и бумажных носителях;
- протоколы судебных заседаний и другие документы.

Исходные данные, используемые при производстве экспертизы, должны удовлетворять требованиям достаточности и достоверности.

Информация считается достаточной, если использование дополнительной информации не ведет к существенному изменению характеристик, использованных при проведении экспертизы, а также не ведет к существенному изменению выводов эксперта. В случае невозможности получения достаточной информации выводы эксперта должны быть условными. При этом эксперт должен указать допущения, сделанные им в ходе исследования для восполнения недостающей информации.

Информация считается достоверной, если соответствует действительности и позволяет пользователю заключения эксперта делать правильные выводы о характеристиках, исследовавшихся экспертом при проведении экспертизы и сделанных экспертом выводах, и принимать базирующиеся на этих выводах обоснованные решения.

Если в качестве информации, существенной для проведения экспертизы, используется суждение стороннего специалиста, для характеристик, значение которых оцениваются таким образом, должны быть описаны условия, при которых указанные характеристики могут достигать тех или иных значений, а также дана оценка степени влияния такой информации на выводы (существенная, несущественная, не влияет).

Каждому вопросу, решаемому экспертом, должен соответствовать определенный раздел исследовательской части. При необходимости одновременного исследования двух вопросов и более, тесно связанных между собой, ход и результаты исследования излагаются в одном разделе.

Описание должно отражать логическую схему исследования. Исследование должно содержать необходимые расчеты и таблицы либо иметь необходимые ссылки на них, если расчеты и таблицы находятся в приложениях к заключению. Изложение должно быть простым и доступным для лиц, не имеющих специальных знаний, с кратким разъяснением специальных терминов и положений нормативных документов.

При проведении исследования эксперт руководствуется рекомендованными научно-обоснованными и апробированными методиками, компьютерными программными комплексами.

При решении вопросов, связанных с исследованием технического состояния АМТС, агрегатов, узлов и деталей, в исследовательской части указываются результаты осмотра, в том числе:

- результаты идентификации АМТС;
- общее техническое состояние;
- величина пробега по одометру;
- комплектация;
- наличие повреждений, их расположение, объем и характер, а при необходимости, методы устранения и виды ремонта;
- наличие эксплуатационных дефектов.

Третья часть заключения, "Выводы", излагается в виде ответов на поставленные вопросы, причем в той последовательности, в которой они поставлены в вводной части заключения. На каждый из поставленных эксперту вопросов должен быть дан ответ по существу либо указаны причины невозможности дать ответ.

Выводы об обстоятельствах, по которым эксперту не были поставлены вопросы, но которые им были установлены в процессе исследования, излагаются в конце заключения.

Выводы эксперта по степени определенности могут быть категорическими, вероятностными и условными.

Условные выводы даются в тех случаях, когда эксперт, ввиду недостаточности исходных данных, принимает те или иные допущения для проведения исследования. Например, когда эксперту не предоставлены сведения о комплектации и пробеге АМТС, при исследовании он может исходить из допущения, что комплектация АМТС была базовой, а пробег среднестатистическим.

Выводы должны быть изложены четким языком и не допускать различных толкований.

Заключение и приложения к нему (фототаблицы, расчетные таблицы, копии документов) должны быть пронумерованы сквозной нумерацией, иметь пояснительные надписи и визируются экспертом постранично.

Заключение составляется в двух экземплярах и подписывается экспертом. На оригинале заключения подпись эксперта удостоверяется печатью экспертного учреждения, после чего этот экземпляр направляется органу, назначившему экспертизу. Второй экземпляр остается в наблюдательном производстве экспертного учреждения.

Пример заключения эксперта представлен в [Приложении 16](#).

3.2.1.3. Сообщение о невозможности дать заключение

В тех случаях, когда вопросы, поставленные перед экспертом, выходят за пределы его компетенции или представленные ему материалы недостаточны (при неудовлетворенном ходатайстве) для дачи заключения, эксперт в письменной форме сообщает лицу или органу, назначившему экспертизу, о невозможности дать заключение. Сообщение о невозможности дать заключение состоит из трех частей: вводной, мотивировочной и заключительной.

В мотивировочной части подробно излагаются причины невозможности дать заключение, а в заключительной указывается на невозможность дать ответ на поставленные вопросы. При этом эксперт должен руководствоваться соответствующей статьей [УПК РФ](#), [ГПК РФ](#), [АПК РФ](#), а также [ст.16 Федерального закона N 73 "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации"](#).

Сообщение о невозможности дать заключение оформляется так же, как и заключение эксперта.

Образец сообщения о невозможности дать заключение содержится в [Приложении 17](#).

3.2.2. Несудебные экспертизы

Основанием для производства несудебной экспертизы (исследования) является договор в письменной форме, заключенный на основании письменного заявления физического или юридического лица, адвоката, нотариуса или других уполномоченных лиц.

Несудебные исследования производятся также по запросам следователей и судей.

Несудебная экспертиза (исследование) по форме и содержанию отличается от заключения эксперта только отсутствием подписи эксперта об ответственности по [ст.307 УК РФ](#) за дачу заведомо ложного заключения.

Несудебные экспертизы выполняются судебно-экспертными учреждениями при наличии возможности, поскольку приоритетными являются исследования в рамках предварительного следствия и судебных процессов.

При производстве несудебной экспертизы экспертом составляется акт экспертного исследования.

Эксперт приступает к производству несудебной экспертизы после письменного указания руководителя судебно-экспертного учреждения (его структурного подразделения) и получения всех необходимых для исследования материалов.

Эксперт проводит исследование, руководствуясь специальными знаниями и рекомендованными методиками, в строгом соответствии с требованиями законодательства РФ и своей компетенцией.

В рамках несудебных экспертиз осмотр АМТС проводится в присутствии владельца (доверенного лица) и, как правило, других заинтересованных лиц, которые извещаются владельцем или его представителем о месте и времени осмотра заблаговременно (как правило, не позднее 3 рабочих дней, если осмотр проводится по месту проживания заинтересованных лиц, и не позднее 6 рабочих дней в случае их проживания в другом регионе).

Составленный по результатам акт осмотра АМТС доводится до сведения присутствующих лиц, подписывается ими и экспертом, проводившим осмотр. Пример акта осмотра приведен в [приложении 15](#).

Сторона, несогласная с результатами осмотра, может письменно мотивировать в акте осмотра причину своего несогласия.

Осмотр АМТС необязателен в случае определения стоимости АМТС для граждан, вступающих в наследство, так как эта оценка производится, как правило, спустя значительное время после смерти владельца, в течение которого техническое состояние АМТС изменяется.

В таких случаях рекомендуется использовать значения среднерыночной стоимости исследуемого АМТС в данном регионе на день смерти владельца. Эта величина стоимости может быть скорректирована (снижена) в случае представления документов, подтверждающих повреждение АМТС к дате оценки, при условии, что транспортное средство не восстановлено или с учетом полученных повреждений не подлежит восстановлению. Ксерокопия этого документа остается в делах судебно-экспертного учреждения. Подпись эксперта и руководителя СЭУ удостоверяется печатью экспертного учреждения. Образец акта экспертного исследования для органов нотариата приведен в [Приложении 19](#).

Для успешного проведения исследований в экспертных учреждениях необходимо создание собственной информационной базы данных, составленной по результатам сбора и обработки специальной нормативной литературы, справочников, газет, журналов и тематических публикаций в средствах массовой информации.

Составленные документы по несудебной экспертизе с приложениями к ним (акты осмотра, фотографии, справки, квитанции об оплате и т.д.) составляются в двух экземплярах, один из которых передается заказчику, а второй хранится в делах учреждения.

3.2.3. Осмотр АМТС

Осмотр АМТС может проводиться по месту его нахождения, в специализированном техническом центре, или по месту нахождения экспертного учреждения. Рекомендуется проводить осмотр с использованием подъемных или иных средств, позволяющих обнаружить повреждения, оценить их степень и характер и выполнить фотофиксацию с надлежащим качеством.

Перечень сведений, устанавливаемых при осмотре

- устанавливаются фактические идентификационные данные с проверкой их соответствия указанным в документах на АМТС (без криминалистических исследований);

- оценивается техническое состояние АМТС;

- фиксируется величина пробега АМТС по показанию одометра, при этом оценивается достоверность величины пробега (без разборки узлов);

- устанавливается комплектность и комплектация АМТС, наличие дополнительного оборудования;

- устанавливается местоположение, характер и объем повреждений (дефектов) на момент осмотра;

- устанавливается перечень повреждений, обусловленных рассматриваемым ДТП;

- по возможности устанавливается, подвергалось ли АМТС ремонту ранее, производилась ли замена агрегатов, узлов, дорогостоящих изделий;

- производится фотографирование общих видов АМТС, узловых и деталей снимков его повреждений.

При определении стоимости восстановительного ремонта АМТС осмотр целесообразно проводить при наличии справки ГИБДД или другого документа, подтверждающего получение повреждений.

Проверка технического состояния АМТС проводится органолептическим методом с применением простейших инструментов и приспособлений. Если имеется возможность (обеспечена производственная база), то проводится диагностика, а также разборка агрегатов и узлов с их дефектовкой для выявления скрытых повреждений. Самостоятельно эксперт может производить только демонтаж легкоъемных облицовочных и защитных элементов, не требующий специальных навыков и инструмента.

Дата, время, адрес и условия осмотра, использованное оборудование, измерительный инструмент, присутствовавшие на осмотре лица, а также непосредственные исполнители тех или иных технологических операций (работники предприятий автосервиса) и результаты осмотра описываются в исследовательской части заключения.

Эксперт в процессе осмотра устанавливает возможность образования выявленных повреждений АМТС в результате рассматриваемого происшествия (т.е. соответствуют ли они по характеру и локализации, повреждениям, указанным в справке ГИБДД, протоколе осмотра АМТС и т.д.), если для этого не требуется проведения экспертизы другого рода или вида.

При обнаружении повреждений внешних деталей АМТС, не отраженных в справке ГИБДД, иных документах, подтверждающих получение повреждений, эксперту необходимо определить относимость данного повреждения к исследуемому событию с указанием причины и механизма образования повреждения.

АМТС следует осматривать в подготовленном для этого виде и в условиях, обеспечивающих возможность проведения качественного осмотра.

Рекомендации по фотографированию объектов исследования

Фотографирование объектов исследования, как правило, проводится на завершающем этапе осмотра, после того как эксперт установил (выявил) все повреждения и (или) признаки, указывающие на их наличие, а также другие существенные факторы. В случае, когда в процессе осмотра производится разборка АМТС (демонтаж облицовок, кожухов, бамперов и/или разборка узлов и агрегатов), фотографирование выполняется до и после такой разборки.

При фотографировании и оформлении фототаблиц, иллюстрирующих заключение, следует придерживаться следующих рекомендаций.

В начале фототаблицы размещаются общие виды, позволяющие идентифицировать АМТС (объекты исследования) и дающие представление о локализации повреждений на нем. Здесь же уместно разместить фотографии идентификационных маркировок и одометра с показаниями величины пробега АМТС.

После общих видов помещают изображения отдельных поврежденных элементов (узловые снимки), при этом следует придерживаться одного направления обхода поврежденных участков АМТС. При узловой съемке в кадры должны попасть элементы АМТС, позволяющие представить положение снимаемого объекта относительно всех остальных. На узловых снимках желательно использовать масштабную линейку.

Повреждения (незначительные царапины, сколы, наслоения ЛКП, трещины, изломы), неразличимые на общих видах или узловых снимках, фотографируются с применением макросъемки (детальные снимки). Желательно, чтобы все объекты (следы или повреждения) на детальном снимке были видны на предшествующем узловом снимке. При этом на фотографиях общих видов или узловых снимках указываются места размещения макроповреждений и делаются ссылки на соответствующую фотографию макроповреждения. Допускается изображение макроповреждений представлять в виде выноски с увеличенным изображением макроповреждения со снимка общего вида или поэлементного снимка.

В фототаблице указываются номер исследования, в рамках которого фототаблица составлена, марка, модель и государственный регистрационный знак АМТС. Фотографии должны иметь подписи, раскрывающие основное содержание изображения (например: "фото 5. Переднее правое крыло. Деформация в виде вмятины в передней части").

4. Определение затрат на восстановление АМТС

4.1. Общие положения по установлению величины затрат на восстановительный ремонт АМТС

4.1.1. Целью расчета стоимости восстановительного ремонта АМТС является определение наиболее вероятной суммы затрат, достаточной для восстановления доаварийных свойств АМТС.

4.1.2. Если в определении (постановлении) органа, назначившего судебную экспертизу, не указана дата, на которую следует определить стоимость восстановительного ремонта АМТС, то расчет следует производить на момент повреждения АМТС.

4.1.3. Стоимость восстановительного ремонта C_p АМТС в общем случае определяется как сумма стоимостей C_i ;

- работ по снятию/установке, разборке/сборке, замене агрегатов, узлов,

деталей $C_{зам}$;

- ремонтных работ (работ по восстановлению) $C_{восст}$;

- сопутствующих работ (уборочно-моечные, смазочно-заправочные и т.п.)

$C_{соп}$;

- работ по окраске $C_{окр}$;

- работ по контролю, диагностике $C_{контр}$ и регулировке $C_{рег}$;

- работ по антикоррозионной и противоржавной обработке $C_{антикор}$;

- стоимости подлежащих замене (замененных) деталей, узлов, агрегатов

$C_{зч}$;

- стоимости использованных в процессе восстановления основных и

вспомогательных материалов $C_{ом}$ и $C_{вм}$ (стоимость $C_{вм}$, как правило, входит в стоимость работ, при которых они используются, поэтому может не указываться отдельной позицией).

$$C_p = \sum C_i \text{ [руб.]}. (4.1)$$

4.2. Учет износа АМТС

4.2.1. Результаты расчета должны отражать стоимость комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов), как с учетом износа, так и без него.

4.2.2. При определении величины ущерба, причиненного повреждением АМТС, износ АМТС и его комплектующих изделий рассчитывается на момент повреждения, если перед экспертом не поставлена иная задача.

4.2.3. Эксплуатационный износ в целях определения стоимости АМТС, его узлов и агрегатов, определения величины утраты товарной стоимости определяется согласно [п.5.2.](#)

4.2.4. Пункт утратил силу - [письмо Минюста России от 22 января 2015 года N 23-301.](#)

4.3. Определение объема ремонтно-восстановительных работ

4.3.1. Объем, виды и способы ремонтных работ определяются экспертом в зависимости от характера, степени повреждения и состояния (коррозионного разрушения) отдельных деталей, с учетом необходимости проведения работ по разборке/сборке, подгонке, регулировке, окраске, антикоррозионной и противоржавной обработке и т.д., в соответствии с технологией, установленной предприятием - изготовителем АМТС, а в случае отсутствия сведений о технологии ремонта предприятия-изготовителя - путем экспертной оценки по имеющимся аналогам и данным официальных представительств предприятий-изготовителей.

4.3.2. При определении технического состояния АМТС и объема восстановительных работ по агрегатам и узлам, подозреваемым на скрытые повреждения, необходимо учитывать работы по проверке (в случае необходимости с разборкой и дефектовкой), не включая стоимость предполагаемых на замену деталей до подтверждения данного предположения непосредственным осмотром вскрытого узла или агрегата.

4.3.3. Эксперт принимает решение о замене агрегата, узла, детали при технической невозможности или экономической нецелесообразности их восстановления, руководствуясь требованиями нормативных актов Российской Федерации, отраслевых нормативов и нормативов предприятий - изготовителей транспортных средств, регламентирующих нормы технического состояния и безопасности эксплуатации АМТС.

Решению о замене агрегатов и узлов должны предшествовать, как правило, их разборка или диагностирование состояния.

4.3.3.1. Замена кузова легкового автомобиля, микроавтобуса может быть назначена в случаях:

- образования сложного или особо сложного перекоса кузова, при необходимости замены:

- а) передней части кузова с передними лонжеронами, с устранением деформаций (не ниже 2-й категории сложности ремонта) щита передка, передних стоек боковин (одной стойки боковины), рамы ветрового окна, панели переднего пола салона в левой и/или правой части, панели крыши;

- б) задней части кузова с задними лонжеронами, с устранением деформаций (не ниже 2-й категории сложности ремонта) задней перегородки, рамы окна задка, задних частей боковин (одной боковины), панели заднего пола салона в левой и/или правой части;

- повреждений, требующих замены более 50% таких элементов кузова, как панель крыши, пол салона с лонжеронами, боковина, моторный щит, лонжерон передний, лонжерон задний;

- средний или сложный перекос кузова при наличии сквозной коррозии его несущих элементов, не позволяющей обеспечить качественное сопряжение заменяемых или ремонтируемых деталей;

- восстановительный ремонт кузова путем замены или ремонта отдельных элементов экономически нецелесообразен;

- несоответствие кузова требованиям на приемку в ремонт.

4.3.3.2. Замена рамы легкового автомобиля, кабины или рамы грузового автомобиля может быть назначена в случаях:

- если их восстановительный ремонт не регламентируется заводом-изготовителем;

- если их восстановительный ремонт путем замены или ремонта отдельных элементов экономически нецелесообразен;

- если они не соответствуют требованиям на приемку в ремонт.

4.3.3.3. При принятии экспертом решения о замене или восстановлении пластмассовых элементов АМТС необходимо также руководствоваться ремонтной технологией производителя, существующими технологиями восстановления с применением современных материалов; при этом необходимо учитывать возможности ремонтной базы в регионе и целесообразность восстановления.

4.3.4. При назначении объема окрасочных работ необходимо исходить из возможности одного из вариантов окраски элемента (в зависимости от вида, объема, зоны ремонтного воздействия): полная, наружная или частичная (если такая окраска предусмотрена, возможна и целесообразна); при этом необходимо учитывать специфические свойства лакокрасочного покрытия.

4.3.5. Если окраске подлежит более 50% наружной окрашиваемой поверхности АМТС (по количеству кузовных элементов), экспертом может быть назначена наружная окраска АМТС и дополнительно других поверхностей, требующих окраски (внутренние поверхности заменяемых или ремонтируемых деталей).

4.3.6. Полная окраска кроме наружных поверхностей автомобиля предусматривает окрашивание также внутренней части салона, багажника и моторного отсека, внутренних поверхностей дверей, капота и крышки багажника (двери задка), торцов дверей и дверных проемов. При этом необходимо провести полную разборку салона, снятие обивки багажника, частичную разборку подкапотного пространства.

4.3.7. Работы по окраске отдельных элементов кузова и оперения транспортных средств не назначаются, если в результате осмотра транспортного средства установлены следующие факты:

- на всем элементе до его повреждения отсутствовало ЛКП;
- на элементе имеется повреждение (либо отсутствует) ЛКП, не относящееся к рассматриваемому случаю, если его площадь равна или превышает площадь повреждения, полученного в результате рассматриваемого происшествия, или площадь повреждения ЛКП, не относящегося к рассматриваемому случаю, превышает 25% общей площади детали;
- элемент поврежден сквозной коррозией.

4.3.8. Для устранения незначительных повреждений лакокрасочного покрытия (неглубокие царапины, потертости, несмываемые пятна и т.п.) может назначаться частичная окраска элемента, если это предусмотрено технологией завода - изготовителя АМТС, либо полировочные работы со шлифовкой.

4.4. Определение стоимости запасных частей

4.4.1. Стоимость новых деталей, узлов, агрегатов $C_{зч\text{ нов}}$ и материалов определяется исходя из средних рыночных цен на оригинальные запасные части и материалы, цен в официальных представительствах предприятий-изготовителей, сложившихся в данном регионе, а в случае отсутствия этих данных, исходя из розничных цен, приведенных в сборниках цен.

4.4.2. При определении стоимости деталей, узлов, агрегатов и при составлении заключения эксперт должен указывать не только наименование заменяемых деталей, узлов и агрегатов, но и их номера по каталогам завода-изготовителя (производителя аналогичных комплектующих), поскольку цена зависит от варианта их исполнения и фирмы-производителя.

4.4.3. В связи с введением [Правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств, используемых при определении размера страховой выплаты в рамках ОСАГО](#), утвержденных [Постановлением Правительства РФ N 361 от 24 мая 2010 года](#), стоимость деталей, узлов, агрегатов $C_{зч\text{ изн}}$, в случаях повреждения АМТС после 31.08.2010, рассчитывается с учетом износа, определяемого по методике, изложенной в [приложении 2](#).

4.4.4. При отсутствии в продаже новых запасных частей (например, прекращен их выпуск), а также при наличии в регионе сложившегося рынка деталей, узлов и агрегатов, бывших в употреблении, допускается использование в расчете стоимости восстановительного ремонта стоимости таких деталей, узлов и агрегатов - $C_{зч\text{ б/у}}$. В этом случае принимается условие:

$$C_{зч\text{ изн}} = C_{зч\text{ б/у}} \text{ [руб.]}. \quad (4.2)$$

4.4.5. Стоимость деталей, снятых с производства ($C_{\text{дсп}}$), в случае отсутствия их в продаже (в том числе и на вторичном рынке) в отдельных случаях может быть определена методом пропорций:

$$C_{\text{дсп нов}} = (C_{\text{дсп стар}} / C_{\text{д-а стар}}) \times C_{\text{д-а нов}} \text{ [руб.]}, (4.3)$$

где $C_{\text{дсп стар}}$ - стоимость детали, снятой с производства (стоимость по прейскуранту на последний момент выпуска детали), руб.;

$C_{\text{д-а стар}}$ - стоимость детали-аналога, выпускаемой на момент оценки (стоимость по прейскуранту на последний момент выпуска детали, снятой с производства), руб.;

$C_{\text{д-а нов}}$ - стоимость детали-аналога, выпускаемой на момент оценки (стоимость рыночная или прейскурантная на момент оценки), руб.

4.5. Определение стоимости ремонтно-восстановительных работ

4.5.1. Стоимость восстановительных работ $C_{\text{рр}}$ определяется на основании норм трудоемкостей T_{ip} , установленных заводом-изготовителем, и стоимостных параметров $\Pi_{\text{ик-ч}}$ (стоимости нормо-часа) работ по техническому обслуживанию и ремонту АМТС. Стоимость некоторых типовых работ (например, замена кузова, наружная или полная окраска и т.п.) может приниматься непосредственно в денежном выражении исходя из сложившихся прейскурантных цен на региональном рынке - C_{ip}' .

$$C_{\text{рр}} = \sum C_{\text{ip}} = \sum (\sum_{j \text{ р}} T_{ji \text{ р}} \times \Pi_{i \text{ к-ч}}) + \sum C_{\text{ip}}' \text{ [руб.]}, (4.4)$$

где C_{ip} - стоимость работ i-го вида (см. [п.7.1.2](#)): $C_{\text{зам}}$, $C_{\text{восст}}$, $C_{\text{соп}}$, $C_{\text{окр}}$, $C_{\text{контр}}$, $C_{\text{рег}}$, $C_{\text{антикор}}$, руб.;

$T_{ji \text{ р}}$ - трудоемкость j-й операции (комплекса) по i-му виду работ, нормо-час;

$\Pi_{i \text{ к-ч}}$ - стоимость нормо-часа по i-му виду работ, руб.;

C_{ip}' - стоимость работ C_{ip} , принятая непосредственно в денежном выражении, руб.

4.5.2. При определении трудоемкости ремонта АМТС необходимо использовать нормы трудоемкости работ по техническому обслуживанию и ремонту, разработанные и утвержденные производителем АМТС. Если таких норм не существует, то необходимо использовать нормы трудоемкости для АМТС-аналога. Аналог подбирается по принципу конструктивного сходства.

4.5.3. Определение стоимостных параметров (стоимость нормо-часа) при ремонте АМТС осуществляется экспертом с учетом условий регионального рынка услуг и сложившихся средних расценок по видам работ и типу АМТС (а также по маркам и моделям АМТС), если эти параметры не заданы правоприменителем (в постановлении или определении уполномоченного лица или органа). Некоторые рекомендации по определению стоимостных параметров приведены в [п.4.5.6-4.5.10](#), а также в [приложении 1](#).

4.5.4. Если в постановлении или определении уполномоченного лица или органа указаны стоимостные параметры или координаты ремонтной организации, в которой предполагается выполнить или выполнен ремонт, то стоимость восстановительного ремонта может быть рассчитана по указанным расценкам с обязательным указанием об этом в заключении эксперта. В любом случае эксперт должен отразить в заключении свое мнение по вопросу применения расценок.

4.5.5. В некоторых случаях (работа по договору со страховыми компаниями, ремонтными организациями: составление смет ремонтных работ, служащих основанием для оплаты услуг ремонтной организации), когда целью расчета является определение стоимости ремонта в конкретной ремонтной организации, расчет может быть выполнен по условиям указанной ремонтной организации (по указанным расценкам).

4.5.6. При выборе стоимостных параметров на ремонт необходимо учитывать сложность предстоящего ремонта и возможности ремонтной базы, предоставляющей комплекс услуг по техническому обслуживанию и ремонту. Предпочтение следует отдать той ремонтной организации, на которой возможно выполнение всего объема ремонтных работ по восстановлению АМТС, обладающей специальным оборудованием и квалифицированным персоналом.

4.5.7. При выборе стоимостных параметров на ремонт АМТС (стоимость нормо-часа ремонтных работ) рекомендуется:

4.5.7.1. Для АМТС, находящихся на гарантийном периоде эксплуатации, проходящих техническое обслуживание на фирменных (дилерских) станциях технического обслуживания, применять средние расценки фирменных станций (официальный дилер марки);

4.5.7.2. Для АМТС, находящихся на послегарантийном периоде эксплуатации рекомендуется назначать средние расценки специализированных сервисных станций.

4.5.8. В отдельных случаях допускается применение расценок фирменного (дилерского) сервиса на ремонт АМТС, находящихся на послегарантийном периоде эксплуатации, если до происшествия АМТС регулярно проходило техническое обслуживание и ремонтировалось на фирменной станции, что подтверждается записями в сервисной книжке.

4.5.9. При выборе стоимостных параметров на окраску рекомендуется для АМТС с действующей гарантией на окрасочное покрытие назначать расценки фирменного сервиса. Минимальные расценки на окраску следует применять для АМТС, имеющих неудовлетворительное состояние лакокрасочного покрытия. В остальных случаях рекомендуется использовать средние стоимостные параметры.

4.5.10. При определении стоимости восстановительного ремонта АМТС рекомендуется использовать программные средства и справочно-информационные издания, прошедшие апробацию в СЭУ Минюста России.

5. Определение стоимости АМТС

5.1. Общие понятия, подходы и методы при определении стоимости АМТС. Исходные данные

5.1.1. При определении стоимости объекта исследования (оценки) (далее - ОИ) определяется денежная сумма, предлагаемая, запрашиваемая или уплаченная за ОИ участниками совершенной или планируемой сделки.

5.1.2. При определении стоимости ОИ определяется расчетная величина его цены, определенная на дату исследования (оценки) в соответствии с выбранным видом стоимости. Совершение сделки с объектом исследования (оценки) не является необходимым условием для установления его стоимости.

5.1.3. При определении стоимости ОИ определяется наиболее вероятная цена, по которой ОИ может быть отчужден на дату исследования (оценки) 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 объект исследования (оценки), а другая сторона не обязана принимать исполнение;
- стороны сделки хорошо осведомлены о предмете сделки и действуют в своих интересах;
- объект исследования (оценки) представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объектов исследования (оценки);
- цена сделки представляет собой разумное вознаграждение за объект исследования (оценки) и принуждения к совершению сделки в отношении сторон сделки с чьей-либо стороны не было;
- платеж за объект исследования (оценки) выражен в денежной форме.

5.1.4. Итоговая стоимость ОИ определяется путем расчета стоимости объекта исследования (оценки) с использованием существующих подходов и обоснованного экспертом согласования (обобщения) результатов, полученных в рамках применения различных подходов.

5.1.5. Проведение исследования по определению стоимости (оценки) включает следующие этапы:

- а) сбор и анализ информации, необходимой для проведения исследования (оценки), включая исследование ОИ и рынка;
- б) применение подходов к оценке, включая выбор методов исследования (оценки) и осуществление необходимых расчетов;
- в) согласование (обобщение) результатов примененных подходов и определение итоговой величины стоимости ОИ.

5.1.6. При определении рыночной стоимости АМТС судебными экспертами могут использоваться, в основном, два подхода - сравнительный и затратный. При наличии достаточного количества информационных источников наиболее приоритетным является сравнительный подход.

5.1.7. Доходный подход при оценке АМТС, как правило, не применяется ввиду следующих обстоятельств:

- доходный подход дает достаточно точные результаты в случае, когда объект исследования (оценки) является типично доходным объектом, способным генерировать доход как самостоятельная единица. Коммерческие автомобили обычно используются в составе имущественных комплексов, поэтому оценка стоимости конкретного транспортного средства может быть выполнена только опосредованно путем оценки его вклада в общий поток доходов и расходов комплекса, что с одной стороны трудоемко, а с другой приведет к значительной погрешности;
- автомобили являются, с одной стороны, массовыми изделиями, с другой - не являются типично доходными объектами, поэтому их оборот на рынке, в подавляющем большинстве, подчиняется закономерностям рынков с совершенной конкуренцией (двусторонняя полиполия).

5.1.8. В рамках сравнительного подхода рекомендуется использовать метод сравнительного анализа продаж. Метод основан на анализе предложений о продажах АМТС на вторичном рынке, с корректировками цен предложений по каждому сопоставимому объекту, в соответствии с различиями между ним и объектом исследования (оценки).

В случае недостаточности информации о текущих предложениях АМТС в листингах предложений в печатных изданиях и сети Интернет на дату исследования (оценки) могут быть использованы результаты анализа подобной информации, публикуемой в специализированных справочниках.

Стоимость АМТС иностранного производства может определяться в результате анализа информации о вторичном рынке АМТС за рубежом, а также с использованием специализированных ценовых справочников, распространенных на соответствующем рынке, с учетом затрат на доставку и таможенных платежей.

5.1.9. В рамках затратного подхода рыночная стоимость определяется как восстановительная стоимость с учетом совокупного износа (физического, эксплуатационного, функционального, экономического).

5.1.10. Если при определении стоимости объекта исследования (оценки) использовалось несколько подходов, то результаты, полученные по каждому из них, согласовываются. Целью согласования является определение наиболее вероятной стоимости объекта исследования (оценки) через взвешивание преимуществ и недостатков примененных подходов. Согласование позволяет определить окончательную величину стоимости.

5.1.11. В случае, если при определении стоимости объекта исследования (оценки) эксперт не использует один из подходов по определению стоимости, исследовательская часть заключения должна содержать обоснование отказа (отсутствие или недостаточность исходных данных, невозможность составления выборки и др.).

Пример расчета по определению стоимости АМТС приведен в [приложении 12](#).

5.1.12. В случае если в постановлении (определении) о назначении экспертизы не определен конкретный вид стоимости, подлежащий установлению, то определяется рыночная стоимость. Данное правило применимо и в том случае, если в постановлении (определении) указывается на необходимость определения таких стоимостей, как: "действительной", "разумной", "реальной", "эквивалентной" и др.

5.1.13. Определение рыночной стоимости АМТС осуществляется на основании следующих данных, полученных при осмотре и изучении документов на АМТС, справочной литературы, исследовании материалов дела, других представленных документов:

- марка, модель, модификация;
- тип кузова;
- дата выпуска заводом-изготовителем (срок эксплуатации);
- пробег;
- комплектация и комплектность;
- техническое состояние АМТС;
- объем и качество проведенных ремонтов;
- замена основных агрегатов и узлов;
- наличие дефектов от ненадлежащих условий хранения и эксплуатации.

5.1.14. Исходная информация для определения рыночной стоимости АМТС может быть получена экспертом из следующих источников:

- сведения из периодических справочных изданий о ценах на новые и поддержанные АМТС;
- данные организаций, реализующих поддержанные АМТС;
- тематические сайты сети Internet, отображающие информацию о рынке;
- отчеты о результатах исследования регионального рынка поддержанных АМТС, периодически составляемые самим экспертом (экспертами), в которых фиксируются цены, запрашиваемые продавцами (цена предложения) за конкретные АМТС, и приводится краткое описание продаваемых АМТС (марка, модель, дата выпуска, пробег, тип и характеристики двигателя, комплектация, общее техническое состояние).

5.1.15. При определении стоимости АМТС на дату, отличную от даты происшествия, в некоторых случаях необходимо учитывать срок эксплуатации на дату происшествия, а не год выпуска. Например: год выпуска АМТС - 2003, ДТП произошло в 2006 году, исследование производится в 2007 году. В этом случае необходимо исследовать АМТС не 2003 года выпуска, а 3-летнее АМТС, так как на момент ДТП ему было 3 года, т.е. АМТС 2004 года выпуска.

5.2. Определение эксплуатационного износа АМТС, его деталей и оборудования при определении стоимости затратным подходом

5.2.1. При определении стоимости АМТС затратным подходом с учетом износа под износом следует понимать количественную меру физического старения АМТС и его элементов, достигнутого в результате эксплуатации, т.е. эксплуатационный износ.

5.2.2. В общем случае эксплуатационный износ легковых автомобилей и мотоциклов I_3 рассчитывается по формуле:

$$I_3 = I_1 \times \Pi + I_2 \times Д [\%], (5.5)$$

где I_1 - усредненный показатель износа на 1000 км пробега, %;

Π - общий пробег (фактический или расчетный) с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, тыс.км, с точностью до 0,1;

I_2 - усредненный показатель старения за 1 год эксплуатации, %;

$Д$ - период времени с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, лет, с точностью до 0,1.

5.2.3. Расчет эксплуатационного износа для автобусов и грузовых автомобилей рекомендуется проводить согласно методическому руководству Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО N 001 МР/СЭ. - М., НИИАТ, РФЦСЭ, ЭКЦ МВД России, НПСО "Объединение транспортных экспертов", 2005 с учетом [п.5.2.17.](#)

5.2.4. Для прицепного состава, спецтехники, спецоборудования, другой техники, для которой не представляется возможным установить фактический пробег или режим эксплуатации предполагает длительную работу в стационарном режиме, или учет наработки ведется в мото-часах, эксплуатационный износ I_3 рассчитывается по формуле:

$$I_3 = I_2 \times Д [\%], (5.6)$$

где I_2 - усредненный показатель старения за 1 год эксплуатации, %;

D - период времени с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, лет.

5.2.5. Для стандартных деталей АМТС и стандартного оборудования (кроме шин и аккумуляторных батарей), входящих в серийную комплектацию и установленных на предприятии-изготовителе, а также для деталей АМТС и оборудования, не входящего в серийную комплектацию, но установленных на предприятии-изготовителе дополнительно (опции по заказу), эксплуатационный износ рассчитывается по формуле, используемой для определения износа АМТС.

5.2.6. Для деталей и оборудования (стандартных и нестандартных), срок эксплуатации которых отличается от срока эксплуатации АМТС, эксплуатационный износ рассчитывается по формуле, используемой для определения износа АМТС, с учетом их индивидуального срока эксплуатации, если имеются документы, подтверждающие дату их приобретения (установки), или заводская маркировка с указанием даты выпуска изделия. В противном случае эксплуатационный износ таких деталей и оборудования принимается равным эксплуатационному износу АМТС.

5.2.7. При определении износа капитально отремонтированного агрегата или узла считается, что его ресурс после ремонта составляет 80% ресурса нового агрегата или узла. Поэтому износ агрегатов или узлов, которые ранее в процессе эксплуатации подвергались капитальному ремонту (имеются соответствующие маркировки, подтверждающие документы о приобретении новых комплектующих и/или проведении работ), рассчитывается индивидуально по формуле:

$$I_{зкр} = I_3 + 20 \text{ [\%]}. (5.7)$$

5.2.8. Усредненные значения показателей I_1 и I_2 принимаются из [приложений 7, 8](#).

5.2.9. Значение показателя I_2 для прицепов к легковым автомобилям - 5%, для прицепов и полуприцепов к грузовым автомобилям - 7%.

5.2.10. В общем случае пробег АМТС определяется на момент осмотра (на дату исследования (оценки)) по показаниям одометра с учетом периода обнуления показаний.

5.2.11. В случаях, когда не представляется возможным установить показания одометра или величина пробега вызывает сомнение (одометр неисправен, в процессе эксплуатации заменялся, подвергался ремонту, повлекшему изменение показаний, показания изменялись принудительно, владельцем приобретено бывшее в употреблении АМТС и т.п.), необходимо использовать значения среднего суммарного пробега на дату оценки (из справочной литературы) или значения расчетного пробега $\Pi_{расч}$ на дату оценки по среднегодовому пробегу $\Pi_{ст}$ ([приложение 10](#)):

$$\Pi = \Pi_{расч} = \Pi_{ст} \times D \text{ [тыс.км]}. (5.8)$$

где $\Pi_{ст}$ - среднегодовой пробег, тыс.км;

D - период времени с даты выпуска (после капитального ремонта) до момента, на который определяется износ, лет.

5.2.12. В случаях, когда с даты определения стоимости до момента проведения экспертизы прошло длительное время и АМТС эксплуатировалось после даты определения стоимости, когда экспертиза проводится по документам, необходимо принимать во внимание данные из документов, представленных для исследования. Однако если данные о пробеге вызывают сомнения и нет юридической оценки достоверности этих данных, то эксперт вправе использовать значение расчетного пробега согласно [п.5.2.11](#).

5.2.13. В отдельных случаях, когда с даты определения стоимости до момента проведения экспертизы прошло значительное время и АМТС эксплуатировалось после даты определения стоимости, при этом пробег АМТС на момент осмотра (проведения экспертизы) не вызывает сомнений, допускается рассчитывать пробег АМТС на дату определения стоимости, исходя из фактического среднегодового пробега $\Pi_{ст\text{ факт}}$:

$$\Pi_{\text{сг}} = \Pi_{\text{сг факт}} = \Pi_{\text{осм}} / D_{\text{осм}} [\text{тыс.км}], (5.9)$$

где $\Pi_{\text{осм}}$ - общий пробег на момент осмотра (проведения экспертизы), тыс.км;

$D_{\text{осм}}$ - период времени с даты начала эксплуатации (после капитального ремонта) до момента осмотра (проведения экспертизы), лет.

5.2.14. При наличии учетных документов на АМТС необходимо принимать во внимание сведения о пробеге (наработке), содержащиеся в них.

5.2.15. Период времени с даты выпуска АМТС (после капитального ремонта) до момента, на который рассчитывается износ (момент происшествия, момент осмотра и т.д.), определяется в годах с точностью до одного знака после запятой. Если дата выпуска АМТС неизвестна, то в расчете за дату выпуска может приниматься начало срока эксплуатации. Если модельный год совпадает с годом выпуска, то за начало срока эксплуатации условно принимается первое января года выпуска. Если модельный год не совпадает с годом выпуска, за начало срока эксплуатации условно принимается первый день модельного года (обычно первое июля года выпуска). В случаях, когда известен месяц выпуска (начала эксплуатации), за дату выпуска (начала эксплуатации) принимается первое число этого месяца.

5.2.16. Если год выпуска также неизвестен, то о сроке эксплуатации можно судить лишь приблизительно по косвенным показателям: маркировке на агрегатах, узлах и деталях АМТС, период производства данной модели (модификации). В этом случае эксплуатационный износ может быть установлен экспертом по [таблице 5.2](#):

Таблица 5.2. Оценка величины износа по техническому состоянию АМТС

Таблица 5.2

Значение* эксплуатационного износа АМТС, %	Характеристика технического состояния АМТС
5-10 (среднее значение 7,5%)	АМТС со сроком эксплуатации до 1 года. Эксплуатируется; находится в состоянии, не требующем проведения ремонтных или регулировочных работ, кроме регламентных. Не подвергалось ремонту. Не имеет ярко выраженных признаков эксплуатации.
10-30 (среднее значение 20%)	АМТС со сроком эксплуатации, как правило, до 3 лет. На гарантийном периоде эксплуатации. Регулярно проходило техническое обслуживание. Находится в состоянии, не требующем проведения ремонтных или регулировочных работ, кроме регламентных. Отсутствуют следы сложного кузовного ремонта. Имеет признаки эксплуатации в виде естественного износа обивок, накладок порогов и т.п. элементов. Имеет следы устранения незначительных повреждений наружных элементов.
30-50 (среднее значение 40%)	АМТС со сроком эксплуатации, как правило, до 7 лет. Эксплуатируется; проходило техническое обслуживание. Находится в состоянии, не требующем проведения ремонтных или регулировочных работ кроме регламентных. Имеет ярко выраженные признаки эксплуатации в виде естественного износа и загрязнения элементов салона. Подвергалось кузовному ремонту.
50-70 (среднее значение 60%)	АМТС эксплуатируется, находится в пригодном для дальнейшей эксплуатации состоянии. Как правило, срок эксплуатации не превышает 15 лет. Имеются дефекты эксплуатации. Проходило техническое обслуживание, подвергалось ремонту. Имеет незначительные повреждения ЛКП (царапины, сколы); затертости остекления, обивок салона; или ранее проводилась полная (наружная) окраска кузова, замена агрегатов АМТС.
70-90 (среднее значение 80%)	АМТС эксплуатируется, находится в пригодном для дальнейшей эксплуатации состоянии, при условии выполнения работ текущего ремонта. Как правило, АМТС со сроком эксплуатации более 15 лет. Подвергалось ремонту. Требуется проведения капитального ремонта агрегатов, полной (наружной) окраски кузова. Наличие коррозии кузова, оперения кузова, наружных деталей, в том числе сквозной.

* Нижнее значение интервала рекомендуется принимать в случае минимального набора характеристик технического состояния, верхнее - в случае максимального набора характеристик технического состояния.

5.2.17. В случаях, когда расчетный эксплуатационный износ Π_3 не соответствует техническому состоянию АМТС, эксперт вправе скорректировать (увеличить или уменьшить с обязательным обоснованием) расчетный эксплуатационный износ, превышающий 50%, и установить его значение исходя из технического состояния АМТС по [таблице 5.2](#). При этом скорректированный эксплуатационный износ не должен быть менее 50%.

5.2.18. При определении стоимости АМТС рекомендуется считать, что предельный эксплуатационный износ АМТС, допущенных к эксплуатации на дату определения стоимости (оценки), не превышает 90%.

5.2.19. В связи с невозможностью учесть индивидуальный эксплуатационный износ для быстроизнашивающихся деталей и узлов, которые в процессе эксплуатации могут заменяться неоднократно, их износ при определении стоимости следует принимать равным износу АМТС.

5.2.20. В случаях, когда состояние основных узлов, агрегатов или дорогостоящих деталей АМТС значительно отличается от общего состояния АМТС, следует скорректировать эксплуатационный износ этих элементов (например: сквозная коррозия или следы ремонта кузовных элементов, трещины, сколы стеклянных, пластмассовых деталей; деформации и/или частичное разрушение элементов; следы ремонта, не относящиеся к данному происшествию; замена деталей в процессе эксплуатации, если их износ значительно отличается от общего износа АМТС).

5.2.21. Определение износа шин в целях определения их рыночной стоимости приведено в [приложении 13](#).

5.3. Определение рыночной стоимости АМТС сравнительным подходом

5.3.1. Метод сравнительного анализа продаж

5.3.1.1. Рыночная стоимость (стоимость покупки) АМТС зависит от различных факторов: потребительских свойств АМТС, наличия в регионе представителя изготовителя, наличия сети технического обслуживания данной марки АМТС, уровня цен на запасные части, на работы по обслуживанию и ремонту АМТС данной марки; престижности марки, конъюнктуры рынка; географического положения и общей экономической ситуации в регионе и т.п.

5.3.1.2. Применяя метод сравнительного анализа продаж, необходимо:

а) выбрать элементы сравнения, влияющие на стоимость объектов, и провести сравнительный анализ объекта исследования (оценки) и каждого объекта-аналога по выбранным элементам сравнения;

б) если характеристики объекта исследования (оценки) и объектов-аналогов по выбранным элементам сравнения различаются, необходимо скорректировать стоимости объектов-аналогов. Процедура корректирования не должна меняться от одного объекта-аналога к другому.

5.3.1.3. Предложения о продаже подержанных АМТС оцениваются экспертом на пригодность для расчета средней стоимости предложения. Оценка пригодности осуществляется в такой последовательности:

а) определяется средняя цена предложения по формуле

$$\Pi_{\text{предл(предв)}} = \sum \Pi_i / i \text{ [руб.]}, \quad (5.10)$$

где Π_i - цена предложения i-го АМТС, руб.;

i - количество предложений; $i \geq 5$;

при определении средней цены предложения недопустимо использование цен на АМТС, заведомо отличающиеся по конструкции, состоянию и комплектации от рассматриваемого (среднего) варианта. В случае существенных различий между ОИ и его аналогами эксперт должен руководствоваться [п.5.3.1.2 "б"](#);

б) оценивается разброс цен предложения относительно рассчитанного выше среднего значения. Разброс не должен превышать 20%:

$$(\Pi_i - \Pi_{\text{предл(предв)}}) / \Pi_{\text{предл(предв)}} \times 100\% \leq 20\%; \quad (5.11)$$

в) в случае если отклонение i-го предложения превышает 20%, данное предложение исключается из выборки.

5.3.1.4. Окончательный расчет средней цены предложения производится с учетом выборки, состоящей из предложений, отклонение которых от предварительной средней стоимости не превышает 20%, по формуле

$$\Pi_{\text{предп}} = \sum \Pi_i / i' \text{ [руб.]}, (5.12)$$

где Π_i - цена предложения i-го АМТС, удовлетворяющая условию [п.5.3.1.3](#), руб.;

i' - количество предложений, удовлетворяющих условию [п.5.3.1.3](#); $i \geq 5$.

5.3.1.5. Рассчитанная средняя цена предложения $\Pi_{\text{предп}}$ является в данном методе исходной ценой $\Pi_{\text{исх}}$. Средняя цена предложения $\Pi_{\text{предп}}$ должна быть скорректирована, если при покупке возможен торг. Поэтому $\Pi^{\text{СП}}$ после корректировки на торг составит $0,90 \div 0,95$ от средней цены предложения (помимо корректировки по состоянию, пробегу и комплектности АМТС):

$$\Pi^{\text{СП}} = \Pi_{\text{предп}} \times (0,90 \div 0,95) \text{ [руб.]}. (5.13)$$

5.3.2. Метод расчета таможенных платежей

5.3.2.1. Метод применяется при определении цены АМТС иностранного производства, информация о цене которых на рынке региона либо отсутствует, либо на основании имеющейся информации не представляется возможным сделать вывод о средней цене АМТС. Типичные ситуации, в которых применение метода оправданно: когда речь идет об АМТС редкой модели, когда требуется определить цену АМТС на период, за который отсутствует объективная информация о рыночных ценах на АМТС.

5.3.2.2. В данном методе исходной ценой АМТС $\Pi_{\text{исх}}$ является базовая таможенная цена.

5.3.2.3. Базовая таможенная цена АМТС $\Pi_{\text{исх}}$ для дальнейшей корректировки определяется по периодическим изданиям, в которых публикуются цены на подержанные АМТС на рынках Европы, Азии, Америки. Рекомендуется пользоваться данными справочников, а также информацией из периодических каталогов с ценами на подержанные АМТС в автосалонах и объявлениями о продаже АМТС частных владельцев за рубежом. С учетом природы используемой цены $\Pi_{\text{исх}}$ данный метод следует отнести к сравнительному подходу определения рыночной стоимости АМТС.

5.3.2.4. Базовая таможенная стоимость АМТС Π_1 определяется путем корректировки базовой таможенной цены $\Pi_{\text{исх}}$ с учетом фактического пробега АМТС.

5.3.2.5. Таможенная стоимость АМТС $C_{\text{тамож}}$ включает в себя базовую таможенную стоимость, стоимость дополнительного оборудования, стоимость доставки до таможенной границы:

$$C_{\text{тамож}} = \Pi_1 + \Pi_{\text{обор}} + \Pi_{\text{доставки}}, (5.14)$$

где Π_1 - базовая таможенная стоимость;

$\Pi_{\text{обор}}$ - стоимость дополнительного оборудования;

$\Pi_{\text{доставки}}$ - стоимость доставки АМТС до таможенной границы.

5.3.2.6. Цена дополнительного оборудования $\Pi_{\text{обор}}$ может быть определена по таблицам оценки дополнительного оборудования с учетом срока эксплуатации, имеющимся в справочниках, либо по методике, изложенной в [п.5.7.1](#).

5.3.2.7. Цена исправного АМТС на внутреннем рынке РФ рассчитывается по формуле

$$\Pi^{\text{СП}} = C_{\text{тамож}} + T_{\text{оформл}}, (5.15)$$

где $T_{\text{оформл}}$ - сумма таможенного платежа.

5.3.2.8. Таможенный платеж $T_{\text{оформл}}$ рассчитывается по таможенным тарифам и правилам таможенного оформления, действующим в тот период, на который производится оценка. Исходными данными для расчета таможенного платежа являются: тип АМТС; тип, рабочий объем двигателя; срок эксплуатации АМТС.

5.4. Определение стоимости АМТС затратным подходом

Затратный подход применяется, когда существует возможность заменить объект исследования (оценки) другим объектом, который либо является точной копией объекта исследования (оценки), либо имеет аналогичные полезные свойства.

5.4.1. В затратном подходе исходной ценой $\Pi_{\text{исх}}$ для дальнейших расчетов (полной восстановительной стоимостью) АМТС является цена нового АМТС -

$\Pi_{\text{нов}}$.

5.4.2. $\Pi_{\text{нов}}$ определяется на основании сложившихся в регионе цен на новые АМТС. Цены на новые АМТС могут быть предоставлены организациями, реализующими новые АМТС, а также получены из периодических изданий. Полная восстановительная стоимость в общем случае включает в себя отпускную цену производителя АМТС (себестоимость изготовления, прибыль), расходы на транспортировку, предпродажную подготовку, дилерскую надбавку, т.е. все расходы на производство АМТС и его продажу через розничную сеть.

5.4.3. Если оцениваемое АМТС снято с производства, то цену нового АМТС-аналога $\Pi_{\text{нов}}$ необходимо скорректировать:

$$\Pi_{\text{нов приб}} = \Pi_{\text{нов}} \times K_{\text{приб}} \text{ [руб.]}, (5.16)$$

где $\Pi_{\text{нов}}$ - цена нового АМТС-аналога, выпускаемого на момент оценки, руб.;

$K_{\text{приб}}$ - коэффициент приведения цены оцениваемого АМТС, снятого с производства, к цене АМТС-аналога, выпускаемого на момент оценки ([приложение 11](#)).

5.4.4. Цена нового АМТС $\Pi_{\text{нов}}$ или $\Pi_{\text{нов приб}}$ снижается после его продажи.

Снижение цены нового АМТС $K_{\text{сниск}}$, со сроком эксплуатации до 5 лет ($K_{\text{сн нов}}$), после его продажи составляет:

- до 15% для АМТС категорий 1-5 согласно [приложению 7](#);
- до 30% для АМТС представительского класса категории 6 и автомобилей с кузовом кабриолет согласно [приложению 7](#).

$$\Pi_1 = \Pi_{\text{нов (нов приб)}} \times [1 - K_{\text{сниск}} / 100\%] \text{ [руб.]}. (5.17)$$

5.4.5. Цена АМТС Π_1 должна быть уменьшена с учетом эксплуатационного износа I_3 по формуле:

$$\Pi_2 = \Pi_1 \times [1 - I_3 / 100\%] \text{ [руб.]}. (5.18)$$

5.4.6. Если в процессе эксплуатации АМТС проводились замены (капитальные ремонты) узлов и агрегатов и их износ значительно отличается от износа АМТС, то величина изменения стоимости АМТС определяется по формуле

$$\Pi_{\text{кап}} = \sum [\Pi_{\text{атр i}} \times (I_3 - I_i) / 100\%] \text{ [руб.]}, (5.19)$$

где $\Pi_{\text{атр i}}$ - цена нового i-го замененного (отремонтированного) узла, агрегата, руб.;

I_i - индивидуальный эксплуатационный износ i-го замененного (отремонтированного) узла, агрегата (см. раздел 5.2).

5.4.7. Цена Π_2 может быть дополнительно снижена на величину $K_{\text{сн доп}}$ в связи со следующими обстоятельствами:

- АМТС данной марки, модели, модификации не пользуется спросом на рынке - $K_{\text{сн доп}} \leq 20\%$;
- АМТС данной марки, модели, модификации не пользуется спросом на рынке и прекращен выпуск запасных частей $K_{\text{сн доп}} \leq 40\%$.

$$\Pi_{\text{сн доп}} = \Pi_2 \times K_{\text{сн доп}} / 100\% \text{ [руб.]}. (5.20)$$

5.4.8. Стоимость АМТС может быть скорректирована при наличии дополнительного оборудования. Стоимость оборудования $\Pi_{\text{обор}}$ определяется по формуле

$$\Pi_{\text{обор}} = \sum [\Pi_{\text{обор нов } i} \times (1 - I_{zi}) / 100\%] \text{ [руб.]}, (5.21)$$

где $\Pi_{\text{обор нов } i}$ - цена нового i-го дополнительного оборудования, руб.;

I_{zi} - износ i-го дополнительного оборудования (см. раздел 5.2), %.

5.4.9. Окончательная стоимость АМТС по затратному подходу $C^{3П}$ определяется экспертом с учетом всех факторов:

$$C^{3П} = \Pi_2 + \Pi_{\text{кап}} - \Pi_{\text{сн доп}} + \Pi_{\text{обор}} \text{ [руб.]}. (5.22)$$

5.5. Согласование результатов по подходам

5.5.1. Итоговая стоимость объекта исследования (оценки) определяется после согласования результатов, полученных различными подходами.

При согласовании результатов по подходам и/или методам должны учитываться вид определяемой стоимости, а также суждения эксперта о качестве результатов, полученных в рамках примененных подходов.

5.5.2. Согласование выполняется через взвешивание преимуществ и недостатков каждого из примененных подходов (методов).

Преимущества и недостатки примененных подходов и методов оцениваются по следующим критериям (перечень и/или содержание критериев может быть изменен экспертом в зависимости от условий конкретного исследования):

- достоверность информации, на основе которой проводилось исследование (K1);
- достаточность информации, на основе которой проводилось исследование (K2);
- способность подхода (метода) учитывать конъюнктуру рынка (K3);
- способность подхода (метода) учитывать влияние ценообразующих факторов, присущих объекту и его аналогам (K4).

5.5.3. Стоимость АМТС $C_{\text{согласов}}$ определяется после согласования, которое выполняется по формуле:

$$C_{\text{согласов}} = C^{3П} \times B_{3П} + C^{СП} \times B_{СП} \text{ [руб.]}, (5.23)$$

где $C^{СП}$ - стоимость АМТС, определенная сравнительным подходом, руб.;

$C^{3П}$ - стоимость АМТС, определенная затратным подходом, руб.;

$B_{СП}$ - вес сравнительного подхода;

$B_{3П}$ - вес затратного подхода.

5.5.4. Веса $B_{СП}$ и $B_{3П}$ определяются путем балльной оценки подходов по каждому критерию.

Каждый критерий по каждому подходу экспертом оценивается баллом V_{ki} . Чем полнее критерий реализован в подходе, тем выше присваивается ему балл. Рекомендуется использовать не более чем десятибалльную систему оценки.

Таблица 5.3. Определение весов подходов

Таблица 5.3

Критерий оценки	Присвоенные критериям баллы	
	Затратный	Сравнительный
Достоверность информации, на основе которой проводилось исследование (K_1)	$V_{K1}^{ЗП}$	$V_{K1}^{СП}$
Достаточность информации, на основе которой проводилось исследование (K_2)	$V_{K2}^{ЗП}$	$V_{K2}^{СП}$
Способность подхода (метода) учитывать конъюнктуру рынка (K_3)	$V_{K3}^{ЗП}$	$V_{K3}^{СП}$
Способность подхода (метода) учитывать влияние ценообразующих факторов, присущих объекту и его аналогам (K_4)	$V_{K4}^{ЗП}$	$V_{K4}^{СП}$
Сумма баллов по каждому подходу	$V^{ЗП} = \sum_{i=1}^4 V_{Ki}^{ЗП}$	$V^{СП} = \sum_{i=1}^4 V_{Ki}^{СП}$
Сумма баллов по всем подходам	$V = V^{ЗП} + V^{СП}$	
Вес подхода	$B_{ЗП} = V^{ЗП}/V$	$B_{СП} = V^{СП}/V$

5.5.5. Окончательная стоимость АМТС $\Pi_{ОК}$ определяется экспертом в случае разукомплектованности АМТС, при наличии на АМТС дефектов из-за ненадлежащей эксплуатации и хранения, неисправностей и неустраненных повреждений, следов ремонта путем дальнейшей корректировки стоимости

$C_{сопласов}$ по методике, изложенной в пп.([5.6](#), [5.7](#) и [5.8](#)).

5.6. Определение стоимости АМТС в специфических условиях реализации

Стоимость АМТС, рассчитанная по [пп.5.3, 5.4](#) или [5.5](#), может быть снижена дополнительно, если известно, что АМТС будет реализовываться в специфических условиях.

Примерный перечень специфических условий и размер дополнительного снижения стоимости:

- отсутствие возможности провести предпродажную подготовку (продажа на условии "как есть") - стоимость $C_{\text{согласов}}$ снижается на предполагаемые затраты на предпродажную подготовку;
- продажа после длительного хранения в ненадлежащих условиях - стоимость $C_{\text{согласов}}$ снижается дополнительно на 5% за каждый год хранения;
- продажа АМТС с измененными маркировочными обозначениями, допущенными к эксплуатации, - стоимость $C_{\text{согласов}}$ снижается дополнительно на 15%;
- ограничение по срокам продажи (срочная продажа) - дополнительное снижение стоимости $C_{\text{согласов}}$ может составлять до 15%;
- продажа на условии "где есть" - дополнительное снижение стоимости $C_{\text{согласов}}$ равно затратам на доставку до потенциального потребителя.

5.7. Определение стоимости разукомплектованного АМТС

5.7.1. Оценка разукомплектованного АМТС производится путем вычета из стоимости укомплектованного АМТС затрат на доукомплектование представленного АМТС до исходного состояния. В случае нецелесообразности доукомплектования оценка АМТС производится в соответствии с методикой оценки годных остатков, изложенной в разделе 6.

5.7.2. Цена разукомплектованного АМТС определяется в такой последовательности:

- определяется стоимость АМТС в укомплектованном состоянии $C_{\text{согласов}}$;
- устанавливается перечень и цена отсутствующих деталей и узлов;
- устанавливается перечень и цена работ по установке недостающих деталей и узлов;
- определяется окончательная стоимость АМТС путем вычета цены отсутствующих деталей, узлов, агрегатов и работ из стоимости АМТС $C_{\text{согласов}}$ (т.е. вычета стоимости доукомплектования).

5.7.3. В случае если затраты на доукомплектование (с учетом износа автомобиля) превышают 80% стоимости укомплектованного АМТС $C_{\text{согласов}}$, стоимость разукомплектованного АМТС будет равна стоимости годных остатков АМТС, которая определяется по методике, изложенной в разделе 6.

5.8. Корректировка цены АМТС при наличии дефектов эксплуатации, неисправностей, следов ремонта

5.8.1. При наличии дефектов, вызванных ненадлежащей эксплуатацией и/или условиями хранения и требующих замены, ремонта или окраски деталей, цена АМТС может быть уменьшена дополнительно на стоимость устранения дефектов - $Y_{\text{деф}}$.

К дефектам, вызывающим снижение цены АМТС, относят:

- коррозионные повреждения;
- отслоение хромированных декоративных покрытий;
- усталостные трещины несущих элементов;
- повреждения лакокрасочного покрытия кузова (царапины, сколы, отслоение);
- загрязнение, разрывы обивки салона;
- утрата декоративных и физических свойств полимерных и тканевых материалов (выгорание, коробление, эрозия, ветшание);
- затертости остекления.

5.8.2. Если при осмотре выявлены следы ремонта, стоимость АМТС может быть снижена дополнительно. Дополнительное снижение стоимости в этом случае определяется по формуле

$$Y_{\text{рем}} = C_{\text{согласов}} \times \sum K_{\text{рем}i} / 100\% \text{ [руб.]}, (5.24)$$

где $K_{\text{рем}i}$ - коэффициент утраты стоимости АМТС по i-му элементу, % (

$K_{\text{рем}i} = K_{\text{ут}i \text{ max}}$, см. [приложение 5](#)).

5.8.3. В случае если выявлены повреждения, неисправности, подлежащие устранению, стоимость АМТС может быть снижена дополнительно на стоимость работ по устранению этих повреждений (с учетом износа АМТС).

Стоимость работ C_p определяется по методике, изложенной в разделе 7.

5.8.4. Окончательная стоимость АМТС с учетом эксплуатационного износа, дефектов в результате ненадлежащей эксплуатации и хранения, неустраненных повреждений и следов ремонта определяется по формуле

$$C_{\text{окончат}} = C_{\text{согласов}} - Y_{\text{деф}} - Y_{\text{рем}} - C_p \text{ [руб.]}. \quad (5.25)$$

6. Определение стоимости годных остатков

6.1. Условия для расчета стоимости годных остатков

6.1.1. Стоимость годных остатков автотранспортного (далее - АМТС) средства может рассчитываться только при соблюдении следующих условий:

- полное уничтожение АМТС в результате его повреждения. Под полным уничтожением понимается случай, когда стоимость восстановительного ремонта поврежденного АМТС, с учетом износа заменяемых деталей, узлов, агрегатов, равна или превышает 80% его стоимости на момент повреждения;
- проведение восстановительного ремонта АМТС технически невозможно.

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

- когда АМТС не подлежит, с учетом технического состояния, разборке на запасные части;
- когда, в силу региональных особенностей вторичного рынка запасных частей, годные остатки данного АМТС не пользуются спросом.

6.2. Годные остатки АМТС

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

Годные остатки должны отвечать следующим условиям:

6.2.1.1. Деталь (агрегат, узел) не должна иметь повреждений, не позволяющих ее использовать по конструктивному назначению (то есть допустимы косметические повреждения в виде потертостей и царапин).

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

6.2.1.3. Деталь не должна иметь видимых следов предыдущих ремонтных воздействий (следов правки, рихтовки, остаточных деформаций, следов шпатлевки и т.д.).

6.3. Расчет стоимости годных остатков

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

$$C_{\text{го}} = C \times K_3 \times K_8 \times K_{\text{оп}} \times \sum_{i=1}^n \frac{C_i}{100} \text{ [руб.]}. \quad (6.26)$$

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

K_3 - коэффициент, учитывающий затраты на дефектовку, разборку, хранение, продажу;

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

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

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

n - количество неповрежденных элементов (агрегатов, узлов).

6.3.2. Процентное соотношение стоимости неповрежденных деталей легковых автомобилей, а также малотоннажных грузовых на базе легковых определяется согласно [таблице П 6.1](#).

Процентное соотношение стоимости неповрежденных деталей грузовых автомобилей определяется согласно [таблице П 6.2](#).

Процентное соотношение стоимости неповрежденных деталей, узлов, агрегатов мотоциклов и мопедов определяется согласно [таблице П 6.3](#).

При частичном повреждении группы деталей (например, подвеска передняя), согласно [таблицам приложения П 6.1](#) - [П 6.3](#) эксперт должен принять значение C_i пропорционально объему этих повреждений.

6.3.3. Коэффициент снижения стоимости "годных остатков" АМТС, учитывающий затраты на разборку, дефектовку, хранение, продажу, (K_3) рекомендуется принимать равным 0,7 для легковых автомобилей, малотоннажных грузовых на базе легковых и мототехники и равным 0,6 для грузовых автомобилей.

6.3.4. Величина коэффициента $K_в$, учитывающего срок эксплуатации АМТС на момент определения стоимости "годных остатков", а также спрос на неповрежденные детали определяется согласно [таблице 6.4](#).

Таблица 6.4. Значения коэффициента , учитывающего срок эксплуатации ТС

Таблица 6.4

Срок эксплуатации автомобиля, лет	Значение $K_в$ легковых автомобилей, малотоннажных грузовых на базе легковых и мототехники	Значение $K_в$ грузовых автомобилей
0-5 (включительно)	0,80	0,80
6-10 (включительно)	0,65	0,60
11-15 (включительно)	0,55	0,50
16-20 (включительно)	0,40	0,35
Более 20 лет	0,35	0,30

6.3.5. Величина коэффициента, учитывающего объем (степень) механических повреждений автомобиля ($K_{оп}$), определяется согласно [таблице 6.5](#).

Таблица 6.5. Значение коэффициента , учитывающего объем (степень) механических повреждений автомобиля

Таблица 6.5

Объем механических повреждений	Соотношение стоимости неповрежденных элементов к стоимости автомобиля, C_i , %	Значение коэффициента, учитывающего объем механических повреждений $K_{оп}$
Незначительный	80-100	0,9-1
	60-80	0,8-0,9
Средний	40-60	0,7-0,8
	20-40	0,6-0,7
Значительный	0-20	0,5-0,6

6.4. Порядок проведения экспертизы годных остатков АМТС

* Нумерация документа соответствует оригиналу. - Примечание изготовителя базы данных

6.4.1. 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 АМТС.

6.4.2. АМТС должно быть представлено на экспертный осмотр в не восстановленном после ДТП виде. Предъявленные на экспертизу остатки автотранспортного средства должны однозначно идентифицироваться, как принадлежащие поврежденному АМТС.

6.4.3. Экспертный осмотр АМТС для экспертизы годных остатков рекомендуется проводить с использованием средств инструментального контроля технического состояния автотранспортных средств и их отдельных агрегатов.

6.4.4. В случае проведения экспертизы по предоставленным документам (актам осмотра, актам дефектовки, заказ-нарядам и т.п.) или фотографиям поврежденного АМТС эксперт должен дать вероятностный вывод о стоимости годных остатков.

6.4.5. Расчет стоимости годных остатков проводится на момент повреждения АМТС, если в определении (постановлении) органа, назначившего экспертизу, не указана иная дата.

6.4.6. При наличии сведений о весовых характеристиках и марках примененных в конструкции АМТС материалов не подлежащие дальнейшей эксплуатации остатки АМТС могут быть оценены как стоимость лома черных и цветных металлов, входящих в их конструкцию.

Поскольку в настоящее время стоимость затрат на разборку легкового автомобиля, дефектовку, доставку до места сдачи в металлолом, как правило, превышает стоимость самого лома, то стоимость не подлежащих дальнейшей эксплуатации остатков для легковых автомобилей может не рассчитываться.

7. Определение величины утраты товарной стоимости в результате повреждения и последующего ремонта АМТС

7.1. Понятие "утрата товарной стоимости", основания для начисления

7.1.1. Утрата товарной стоимости (УТС) обусловлена тем, что проведение отдельных видов работ по устранению определенных видов повреждений (дефектов) транспортного средства сопровождается объективно необратимыми изменениями его геометрических параметров, физико-химических свойств конструктивных материалов и характеристик рабочих процессов, однозначно приводящих к ухудшению функциональных и эксплуатационных характеристик, из-за чего восстановить доаварийное техническое состояние транспортного средства (и соответственно его стоимость) объективно невозможно. Вследствие этих работ владельцу транспортного средства будут нанесены производные убытки в виде реального материального ущерба.

7.1.2. УТС может быть рассчитана для АМТС, находящихся как в поврежденном, так и в отремонтированном состоянии (при возможности установить степень повреждения) независимо от их принадлежности. УТС не связана с неудовлетворительным качеством восстановительного ремонта.

7.1.3. УТС может быть рассчитана для АМТС, при осмотре которых выявлена необходимость выполнения одного из нижеперечисленных видов ремонтных воздействий или установлено их выполнение:

- устранение перекоса кузова АМТС или рамы;
- замена несъемных элементов кузова АМТС (полная или частичная);
- ремонт отдельных (съемных или несъемных) элементов кузова АМТС (в том числе пластиковых капота, крыльев, дверей, крыши багажника);
- полная или частичная окраска наружных (лицевых) поверхностей кузова АМТС, бамперов (УТС не рассчитывается: при полной или частичной окраске молдингов, облицовок, накладок, ручек, корпусов зеркал и других мелких наружных элементов; при замене элементов, поставляемых в запчасти окрашенными (кроме случаев их перекраски));
- полная разборка салона АМТС, вызывающая нарушение качества заводской сборки.

7.1.4. УТС не рассчитывается в случае, когда на момент повреждения величина эксплуатационного износа превышает 35% или прошло:

7.1.4.1. более 5 лет с даты выпуска легкового ТС;

7.1.4.2. более 1 года для грузовых ТС и автобусов отечественного производства;

7.1.4.3. более 2 лет для грузовых ТС иностранных производителей, находящихся в коммерческом использовании и предназначенных для перевозки грузов (седельные тягачи, бортовые, фургоны, самосвалы, специализированная техника), за исключением выполняющих вспомогательные функции при обеспечении технологических процессов;

7.1.4.4. более гарантийного срока для грузовых ТС иностранных производителей, находящихся в коммерческом использовании и выполняющих вспомогательные функции при обеспечении технологических процессов (генераторы, передвигные мастерские и т.п. техника, установленная на шасси грузовых автомобилей и др.);

7.1.4.5. более 3 лет для автобусов иностранных производителей, предназначенных для перевозки пассажиров и используемых в качестве маршрутного общественного транспорта;

7.1.4.6. более 5 лет для автобусов иностранных производителей, предназначенных для перевозки пассажиров и используемых в туристических (представительских) целях, в том числе ТС, находящихся в личном пользовании.

7.2. Рекомендации по расчету утраты товарной стоимости

7.2.1. Величина УТС $C_{утс}$ при повреждении АМТС определяется в процентах от его стоимости на момент повреждения:

$$C_{утс} = C \times \sum K_{ути} / 100\% \text{ [руб.]}, (8.27)$$

где C - стоимость АМТС на момент повреждения, руб.;

$K_{ути}$ - коэффициент УТС по i -му элементу АМТС, ремонтному воздействию, %.

7.2.2. Величина УТС зависит от вида, характера и объема повреждений (ремонтных воздействий). Значения коэффициентов УТС $K_{утсi}$ по отдельным позициям определены по результатам экспертной практики и приведены в [приложении 5](#).

При выборе $K_{утсi}$, для автомобилей иностранного производства, ремонтом N 2 следует считать ремонтные воздействия от 2 до 4 нормо-часов, а ремонтом N 3 следует считать ремонтные воздействия свыше 4 нормо-часов.

7.2.3. При замене сопряженных несъемных элементов кузова, соединенных между собой с помощью сварки, для исключения двойного учета влияния одного и того же воздействия сумма коэффициентов УТС $K_{утсi}$ по позиции "Замена" для группы этих элементов должна быть уменьшена на 20%.

7.2.4. При ремонте съемной детали АМТС сумма стоимости ремонта (включая стоимость разборки для ремонта и при необходимости снятия детали для ремонта) и величины УТС (без учета УТС вследствие окраски) не должна превышать суммы стоимости этой детали (с учетом эксплуатационного износа) и стоимости работ по ее замене.

7.2.5. Значение коэффициента УТС $K_{утс}$ по позиции "Перекося кузова" не должно превышать 50% установленного значения, если при осмотре АМТС в поврежденной части кузова были обнаружены следы устранения перекося (документально установлен факт устранения перекося), не относящегося к данному происшествию.

7.2.6. УТС при полной, наружной или частичной окраске кузова (кабины) рассчитывается для АМТС с заводским лакокрасочным покрытием и сроком с момента выпуска для АМТС отечественного производства до 3 лет включительно, для АМТС иностранного производства (в том числе произведенных на территории СНГ по лицензии или на совместном предприятии) до 5 лет включительно, не имеющих коррозионных или других повреждений, для устранения которых требуется окраска элемента кузова или кузова в целом.

7.2.6.1. Значение коэффициента УТС $K_{утс\text{ окр}}$ при поэлементной окраске наружных поверхностей кузова АМТС рассчитывается пропорционально количеству окрашиваемых элементов N (позиция "Окраска одного наружного элемента кузова" - [приложение 5](#) строка 28 [таблицы П 5.1](#)) по формуле

$$K_{утс\text{ окр}} = K_{утс\text{ окр}(1)} + K_{утс\text{ окр}(N-1)} \times (N-1) \text{ [\%]}, \quad (8.28)$$

где $K_{утс\text{ окр}(1)}$ - коэффициент УТС по окраске первого наружного элемента кузова АМТС, %;

$K_{утс\text{ окр}(N-1)}$ - коэффициент УТС по окраске второго и каждого следующего наружного элемента кузова АМТС, %;

N - количество окрашиваемых наружных элементов кузова АМТС, по которым рассчитывается УТС.

Следует учитывать, что при наличии на окрашенных элементах кузова АМТС, находящихся как в зоне полученных повреждений, так и вне зоны полученных повреждений, возникших до момента происшествия дефектов и повреждений и/или следов их устранения (следов ремонта, окраски), необходимо в расчете принимать

$$K_{утс\text{ окр}(1)} = K_{утс\text{ окр}(N-1)} \text{ [\%]}. \quad (8.29)$$

7.2.6.2. При выполнении наружной или полной окраски АМТС при наличии дефектов и повреждений лакокрасочного покрытия наружных элементов кузова (и/или следов их устранения), возникших до момента происшествия,

величина коэффициента УТС $K_{утс\text{ окр}}$ по наружной или полной окраске уменьшается пропорционально количеству таких элементов (например, при наличии 2 поврежденных элементов при общем количестве 14 величина коэффициента составит $K_{утс\text{ окр}} = 5\% - 5\% \times 2 / 14 = 4,29\%$).

7.2.7. УТС не рассчитывается:

а) по замене и ремонту отдельных элементов:

- незначительное повреждение элемента, требующее ремонта без нагрева и реставрации (ремонт 1-й категории сложности);
- поврежденный в результате происшествия элемент ремонтировался (заменялся) ранее или требовал ремонта (замены) по причинам, не связанным с данным происшествием (имеются коррозионные повреждения (разрушения) или их следы, неустраненные повреждения или следы ремонта (замены) этого элемента после предыдущих происшествий);

б) по окраске:

- поврежденный в результате происшествия элемент окрашивался ранее или требовал окраски по причинам, не связанным с данным происшествием (имеются коррозионные повреждения (разрушения) или их следы, повреждения неаварийного характера (сколы, царапины и т.п.), неустраненные повреждения или следы ремонта (замены) этого элемента после предыдущих происшествий);

АМТС ранее подвергалось полной или наружной окраске или требовало окраски по причинам, не связанным с данным происшествием.

Использованная литература

1. [Федеральный закон "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации". 31 мая 2001 года N 73-ФЗ.](#)

2. [Приказ Министерства юстиции Российской Федерации от 27 декабря 2012 года N 237 "Об утверждении перечня родов \(видов\) экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России".](#) Зарегистрировано в Минюсте России 29 января 2013 года. Регистрационный N 26742.

3. "Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки" (Методическое руководство для экспертов). - М.: Российский федеральный центр судебной экспертизы (РФЦСЭ), Северо-Западный региональный центр судебной экспертизы (СЗРЦСЭ), 2009. Напечатано по решению научно-методического совета по судебной автотовароведческой экспертизе РФЦСЭ при Минюсте России от 24 октября 2007 года. Москва, 2009.

4. [Правила установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств.](#) Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 мая 2010 года N 361.

5. [Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 25 января 2011 года N 20 "Об утверждении Номенклатуры комплектующих изделий \(деталей, узлов и агрегатов\), для которых устанавливается нулевое значение износа при расчете размера расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств".](#) Зарегистрировано в Минюсте РФ 24 февраля 2011 года. Регистрационный N 19930.

6. [Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 декабря 2011 года N 309 "Об утверждении порядка информационного обеспечения расчета размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств".](#) Зарегистрировано в Минюсте РФ 27 декабря 2011 года. Регистрационный N 22767.

7. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. Р 3112199-0240-84. Министерство автомобильного транспорта РСФСР. - М.: Транспорт, 1986.

8. Методические рекомендации по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО N 001МР/СЭ. - М., НИИАТ, РФЦСЭ, ЭКЦ МВД России, НПСО "Объединение транспортных экспертов", 2005.

9. Методика оценки остаточной стоимости транспортных средств с учетом технического состояния, Р-03112194-0376-98, Минтранс России, 2002.

10. "Определение стоимости деталей и частей для легковых автомобилей иностранного производства на дату отличную от даты проведения экспертизы", МЦСЭ, Москва, 2012.

11. РД 37.009.024-92 "Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей" - Москва, АО "Авто-сельхозмаш-холдинг", 1992 года.

12. "Судебная автотехническая экспертиза", ч.1 ВНИИСЭ, 1980.

13. [Федеральный закон N 135-ФЗ "Об оценочной деятельности в Российской Федерации"](#) (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 22.08.2004 N 122-ФЗ](#), [от 05.01.2006 N 7-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](#)).

14. [Федеральный закон N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения"](#) от 10 декабря 1995 года (в ред. [Федеральных законов от 02.03.99 N 41-ФЗ](#), [от 25.04.2002 N 41-ФЗ](#), [от 10.01.2003 N 15-ФЗ](#), [от 22.08.2004 N 122-ФЗ](#), [от 18.12.2006 N 232-ФЗ](#), [от 08.11.2007 N 257-ФЗ](#), [от 01.12.2007 N 309-ФЗ](#), [от 30.12.2008 N 313-ФЗ](#), [от 25.11.2009 N 267-ФЗ](#), [от 23.07.2010 N 169-ФЗ](#), [от 27.07.2010 N 227-ФЗ](#), [от 21.04.2011 N 69-ФЗ](#)).

15. [Федеральный закон N 2-ФЗ "О защите прав потребителей"](#) (в ред. [Федеральных законов от 09.01.96 N 2-ФЗ](#), [от 17.12.99 N 212-ФЗ](#), [от 30.12.2001 N 196-ФЗ](#), [от 22.08.2004 N 122-ФЗ](#), [от 02.11.2004 N 127-ФЗ](#), [от 21.12.2004 N 171-ФЗ](#), [от 27.07.2006 N 140-ФЗ](#), [от 16.10.2006 N 160-ФЗ](#), [от 25.11.2006 N 193-ФЗ](#), [от 25.10.2007 N 234-ФЗ](#), [от 23.07.2008 N 160-ФЗ](#), [от 03.06.2009 N 121-ФЗ](#), [от 23.11.2009 N 261-ФЗ](#)).

16. "Идентификация автомобилей", Прайс-Н, 2002 год.

17. ["Правила дорожного движения РФ"](#), информационная система Консультант Плюс, 2012.

Приложения

Приложение 1. Порядок определения средней стоимости нормо-часа ремонтно-восстановительных работ в регионе

Приложение 1

При проведении экспертиз и исследований по определению стоимости восстановительного ремонта транспортных средств стоимость нормо-часа ремонтных работ может быть определена экспертом в результате исследования регионального рынка услуг и сложившихся средних расценок по видам ремонтных работ.

1. Средняя стоимость нормо-часа определяется как среднеарифметическое значение в рублях по видам ремонтных работ.

2. Стоимость нормо-часа определяется для следующих видов работ: шиномонтажные, слесарно-механические, электромонтажные, арматурные, кузовные и малярные.

В случае если стоимость нормо-часа работ в ремонтных организациях не различается по виду ремонтного воздействия, в расчетах используется единая величина стоимости нормо-часа на все виды работ.

3. Стоимость нормо-часа определяется на основании утвержденных тарифов по ремонту и обслуживанию ТС, по данным ремонтных организаций, находящихся в регионе, имеющих необходимое оборудование, оснастку, квалифицированный персонал и выполняющих все необходимые виды работ, в соответствии с нормативами изготовителя конкретной марки ТС.

4. Допускается использование данных, находящихся в свободном доступе (сайты сети интернет, сборники, справочники и т.д., в случае если данные соответствуют реальным расценкам, а не являются рекламной акцией), а также заказ-наряды станций технического обслуживания транспортных средств. При использовании таких данных обязательно указание координат (наименование, адрес и телефон) ремонтной организации, адрес сайта в сети интернет.

5. Стоимость нормо-часа определяется на дату определения стоимости восстановительного ремонта и должна соответствовать расценкам, применяемым для физических лиц за наличный расчет без акций и сезонных скидок, прочих особых условий.

6. Средняя стоимость нормо-часа определяется отдельно для:

- фирменных (дилерских) станций технического обслуживания;
- специализированных станций технического обслуживания.

7. Средняя стоимость нормо-часа ремонтных работ определяется на основании составления репрезентативной, достоверной выборки данных о тарифах станций технического обслуживания в регионе. Количество выборки по каждой категории ТС зависит от региональных особенностей, в том числе от количества станций технического обслуживания на рынке региона, занимающихся восстановительным ремонтом транспортных средств.

8. Минимальное количество выборки:

- для фирменных (дилерских) станций технического обслуживания - не менее 3 (при наличии в регионе, а в случае отсутствия, приводятся данные имеющихся станций [станций]);

- для специализированных станций технического обслуживания - по легковым автомобилям не менее 5 равноценных СТО (при наличии в регионе, а в случае отсутствия, приводятся данные имеющихся станций [станций]),

- для грузовых автомобилей, автобусов, мотоциклов, спецтехники и др. не менее 3 (при наличии в регионе, а в случае отсутствия, приводятся данные имеющихся станций [станций]).

Приложение 2. Методические рекомендации по применению правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств, используемых при определении размера страховой выплаты в рамках ОСАГО, ...

Приложение 2

Методические рекомендации по применению [правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств, используемых при определении размера страховой выплаты в рамках ОСАГО](#), утвержденных [постановлением Правительства РФ N 361 от 24 мая 2010 года](#)

Утратило силу на основании

[письма Минюста России от 22 января 2015 года N 23-301](#). -

См. [предыдущую редакцию](#)

Приложение 3. Рекомендации по ретроспективной оценке стоимости запасных частей для восстановительного ремонта АМТС

Приложение 3

При проведении экспертиз и исследований по определению стоимости восстановительного ремонта транспортных средств на дату, отличную от даты производства экспертизы, расчет стоимости узлов, агрегатов, деталей и запасных частей может проводиться прямыми и косвенными методами.

1. Прямой метод ретроспективной оценки стоимости запасных частей.

Под прямым понимается метод, при котором эксперт располагает стоимостями деталей той товарной группы, к которой принадлежит деталь, стоимость которой необходимо оценить на исследуемую дату (ДТП, происшествия и т.д.). Под товарными группами понимаются следующие группы: металлические детали кузова; детали и узлы электрооборудования; остекление; детали подвески, ходовой части, рулевого управления и тормозной системы; детали двигателя и трансмиссии; детали арматуры и интерьера салона и др.

1.1. Стоимость детали на дату оценки определяется по следующей формуле:

$$C_{\text{дет. ретр.}} = K_{\text{ретр.}} \times C_{\text{дет. текущ.}} [\text{руб.}], (\text{П } 3.1)$$

где $C_{\text{дет. ретр.}}$ - стоимость детали на дату проведения расчетов, руб.;

$C_{\text{дет. текущ.}}$ - стоимость детали на дату проведения экспертизы или исследования, руб.;

$K_{\text{ретр.}}$ - поправочный коэффициент (при ретроспективной оценке стоимости запасных частей).

1.2. Величина поправочного коэффициента $K_{\text{ретр.}}$ определяется экспертом как среднеарифметическое коэффициентов $K_{\text{ретр.}i}$, рассчитанных с использованием стоимостей деталей $C_{\text{дет. ретр.}i}$ (из архивных наблюдательных экспертных производств, заказ-нарядов и т.п. источников) из определенной товарной группы по следующей формуле:

$$K_{\text{ретр.}} = \sum_1^i K_{\text{ретр.}i} / i = \sum_1^i (C_{\text{дет. ретр.}i} / C_{\text{дет. текущ.}i}) / i [\text{руб.}], (\text{П } 3.2)$$

где $C_{\text{дет. ретр.}}$ - стоимость детали определенной товарной группы на дату определения стоимости, руб.;

$C_{\text{дет. текущ.}}$ - стоимость детали определенной товарной группы на дату проведения экспертизы, руб.;

$K_{\text{ретр.}}$ - поправочный коэффициент (при ретроспективной оценке стоимости запасных частей);

i - количество запасных частей определенной товарной группы, к которой относится исследуемая запасная часть.

2. Косвенные методы ретроспективной оценки стоимости запасных частей.

Под косвенными методами понимаются методы, при которых эксперт не располагает архивной стоимостью деталей $C_{\text{дет. ретр.}i}$. К косвенным методам относятся индексный метод корректирования стоимости и метод корректирования по курсу валют.

2.1. Индексный метод корректирования стоимости

2.1.1. Сущность индексного метода состоит в приведении базовой (известной) стоимости исследуемого объекта (в данном случае стоимости запасных частей или автомобиля в целом) к уровню цен на дату оценки с помощью индекса изменения цен по соответствующей группе товаров за исследуемый период.

С помощью индексов изменения потребительских цен на конкретную группу товаров, в конкретном регионе, опубликованных на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, расположенном по адресу: www.gks.ru, рассчитывается поправочный коэффициент приведения цен за период с даты производства экспертизы D_i до даты оценки D_j ($D_i - D_j$).

Информация об индексах изменения потребительских цен на конкретную группу товаров может быть получена также из статистических сборников, бюллетеней и периодических изданий, а также в Единой межведомственной информационно-статистической системе (ЕМИСС), созданной и введенной в эксплуатацию в соответствии с [Постановлением Правительства РФ от 26 мая 2010 года N 367](#).

2.1.2. Расчет индексов цен при косвенном методе определения стоимости узлов, агрегатов, деталей и запасных частей производится цепным способом. Стоимость детали на дату оценки определяется по следующей формуле:

$$C_{\text{дет. ретр.}} = C_{\text{дет. текущ.}} / i_{\text{дл/дл}} [\text{руб.}], (\text{П } 3.3)$$

где $C_{\text{дет. ретр.}}$ - стоимость детали на дату определения стоимости, руб.;

$C_{\text{дет. текущ.}}$ - стоимость детали на дату производства экспертизы, руб.;

$i_{\text{д1/д2}}$ - индекс изменения стоимости за определенный индексный период ($D_1 - D_2$) (месяц, квартал и т.д.).

2.1.3. В случае если дата определения стоимости D_j отличается от даты производства экспертизы D_i на несколько отчетных периодов, описываемых индексами, то расчет по формуле П 3.3 проводится последовательно для каждого периода и в данном случае будет представлен следующим рядом расчетов:

$$C_{\text{дет. ретр.}} = C_{\text{дет. текущ.}} \cdot i_{\text{д1/д2}} \cdot i_{\text{д2/д3}} \cdot i_{\text{д3/д4}} \cdot \dots \cdot i_{\text{дj/дj}} \text{ [руб.]}. \quad (\text{П } 3.4)$$

2.1.4. Рекомендации и ограничения использования индексного метода:

- длительность периода ($D_i - D_j$) не более 3-х лет, так как использование данного метода при более длительном периоде приведет к большой погрешности в конечном результате;

- не рекомендуется использовать при особых условиях реализации запасных частей (редкие, раритетные ТС, не имеющие широкого распространения и развитой сбытово-розничной сети, официальных представительств);

- рекомендуется в случае невозможности определения конкретной товарной группы использовать общую группу индексов потребительских цен - "непродовольственные товары".

2.2. Метод корректирования стоимости по курсу валют

2.2.1. В случае если изменение стоимости детали в рублевом эквиваленте в течение непродолжительного периода в основном обусловлено изменением курса валюты (евро, доллар и др.), корректировка может быть произведена экспертом с учетом разности курса валюты на дату экспертизы и дату определения стоимости по следующей формуле:

$$C_{\text{дет. ретр.}} = (K_{\text{руб. ретр.}} / K_{\text{руб. текущ.}}) \times C_{\text{дет. текущ.}} \text{ [руб.]}, \quad (\text{П } 3.5)$$

где $C_{\text{дет. ретр.}}$ - стоимость детали на дату определения стоимости, руб.;

$C_{\text{дет. текущ.}}$ - стоимость детали на дату проведения экспертизы или исследования, руб.;

$K_{\text{руб. текущ.}}$ - курс валюты (евро, доллар и др.) на дату проведения расчетов, руб.;

$K_{\text{руб. ретр.}}$ - курс валюты (евро, доллар и др.) на дату проведения экспертизы или исследования, руб.

Приложение 4. Виды перекосов кузова легковых автомобилей

Приложение 4

Таблица П 4.1. Характеристики перекосов кузовов легковых автомобилей

Таблица П 4.1

N	Вид перекоса кузова	Нарушение проемов
1	Несложный	Капота
2	Несложный	Крышки багажника (дверь задка)
3	Несложный	Боковой двери
4	Несложный	Ветрового стекла
5	Средний	Капота и крышки багажника (двери задка)
6	Средний	Крышки багажника (двери задка) и задних лонжеронов
7	Сложный	Задних лонжеронов, проема крышки багажника (двери задка) и каркаса кузова
8	Сложный	Капота и передних лонжеронов
9	Особой сложности	Передних и задних лонжеронов, проемов капота, крышки багажника (двери задка)
10	Особой сложности	Передних лонжеронов, проема капота и каркаса кузова

Приложение 5. Коэффициенты утраты товарной стоимости

Приложение 5

При учете УТС для узлов в сборе недопустимо дополнительно применять УТС для их частей. Поэтому подпункты [таблиц П 5.1](#) и [П 5.2](#) не могут использоваться совместно с основным пунктом.

Таблица П 5.1. Коэффициенты утраты товарной стоимости для легковых автомобилей и грузовых на их базе

Таблица П 5.1

N	Наименование элемента	Замена	р. N 2	р. N 3-4
	Передняя часть			
1	Капот	-	0,3	0,7
2	Панель передка (рамка радиатора) в сборе (для съемных панелей УТС при замене - 0)	0,5	0,2	0,4
2.1	Поперечина передка (рамки радиатора) верхняя	0,2	0,1	0,2
2.2	Поперечина передка (рамки радиатора) нижняя	0,3	0,1	0,2
3	Брызговик облицовки радиатора съемный	-	0,1	0,2
4	Брызговик облицовки радиатора несъемный	0,3	0,2	0,3
5	Крыло съемное	-	0,1	0,3
6	Крыло несъемное	0,5	0,3	0,5
7	Брызговик переднего крыла без лонжерона (в т.ч. в сборе с верхними усилителями)	1,7	0,7	1
8	Лонжерон передний без брызговика крыла	0,7	0,3	0,8
9	Щит передка (в т.ч. в сборе с надставкой)	0,7	0,4	0,7
9.1	Надставка щита передка	0,3	0,2	0,3
10	Короб воздухопритока	0,3	0,2	0,3
11	Панель рамы ветрового окна	0,7	0,4	0,5
11.1	Нижняя часть панели рамы ветрового окна	0,4	0,2	0,3
	Средняя часть			
12	Дверь боковая	-	0,2	0,4
13	Панель крыши (в т.ч. с поперечинами)	1,5	0,7	1,7

14	Панель крыши боковая (конструктивно - отдельный элемент)	0,3	0,2	0,3
15	Боковина кузова с задним крылом (конструктивно - единый элемент)	2	-	-
15.1	Боковина кузова без заднего крыла (конструктивно - отдельные элементы)	1,5	-	-
15.2	Верхняя часть боковины (от передней до задней стойки)	0,5	0,5	1
15.3	Стойка боковины передняя (от крыши до порога)	0,7	0,3	0,4
15.4	Стойка боковины задняя (от крыши до порога)	0,5	0,3	0,4
15.5	Стойка ветрового или заднего окна (часть передней или задней стойки боковины или рамки окна)	0,2	0,1	0,2
15.6	Стойка боковины центральная	0,5	0,3	0,4
15.7	Нижняя часть боковины (порог)	0,5	0,5	1
16	Пол салона	3	0,7	1,4
17	Лонжерон, поперечина пола салона	0,3	0,2	0,3
	Задняя часть			
18	Дверь задка, крышка багажника	-	0,3	0,7
19	Панель задка (в т.ч. в сборе с усилителем или поперечиной)	0,4	0,3	0,5
20	Крыло (конструктивно - отдельный элемент)	0,5	0,3	0,5
21	Крыло - панель боковины задняя наружная (конструктивно - единый элемент с боковиной кузова)	0,6	0,4	0,7
22	Арка заднего колеса в сборе (наружная и внутренняя части; включая заднюю часть внутренней боковины, если конструктивно - единый элемент)	0,4	0,3	0,4

22.1	Арка заднего колеса наружная (включая заднюю часть внутренней боковины, если конструктивно - единый элемент)	0,2	0,1	0,2
22.2	Внутренняя панель боковины - задняя часть (конструктивно - отдельный элемент)	0,2	0,1	0,2
23	Пол багажного отделения (в т.ч. с надставками)	0,6	0,4	0,6
23.1	Надставка пола багажного отделения боковая или задняя	0,3	0,2	0,3
24	Лонжерон задний	0,7	1	1,5
25	Надставка передней поперечины заднего пола (или поперечина с надставкой)	0,3	0,2	0,3
26	Панель рамы окна задка	0,7	0,4	0,5
26.1	Нижняя поперечина рамы окна задка (в т.ч. с задней полкой)	0,4	0,2	0,3
	Окраска			
27	Полная или наружная окраска кузова	5		
28	Окраска одного наружного элемента кузова:			
	окраска первого элемента ($K_{\text{утс окр}(1)}$)	0,5		
	окраска второго и каждого следующего элемента ($K_{\text{утс окр}(N-1)}$)	0,35		
	Разборка, устранение перекосов			
29	Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке салона легкового автомобиля, микроавтобуса	1		
29.1	Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке передней части салона легкового автомобиля, микроавтобуса	0,4		

29.2	Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке задней части салона легкового автомобиля, микроавтобуса	0,3		
29.3	Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке верхней или нижней части салона легкового автомобиля, микроавтобуса	0,15		
30	Перекосы:			
	несложный	1		
	средний	2		
	сложный	3		
	особо сложный	5		

Таблица П 5.2. Коэффициенты утраты товарной стоимости для грузовых автомобилей и автобусов

Таблица П 5.2

N	Наименование элемента	Замена	р. N 2	р. N 3-4
	Передняя часть			
1	Капот	-	0,15	0,35
2	Панель передка (рамка радиатора) в сборе (для съемных панелей УТС при замене - 0)	0,5	0,2	0,4
2.1	Поперечина передка верхняя	0,2	0,1	0,3
2.2	Поперечина передка нижняя	0,3	0,1	0,2
3	Крыло съемное (передняя или задняя часть)		0,1	0,2
4	Крыло не съемное (передняя или задняя часть)	0,25	0,15	0,25
5	Брызговик переднего крыла без лонжерона	0,5	0,2	0,4
6	Лонжерон передний без брызговика	0,7	0,5	0,8
7	Лонжерон пола кабины	0,3	0,1	0,2
8	Щит передка (для капотной компоновки)	0,7	0,5	0,8
9	Панель рамы ветрового окна	0,5	0,3	0,5
10	Боковая панель кабины - проем двери (порог)	0,7 (0,5)	0,5 (0,3)	1,0 (0,5)
11	Дверь кабины	-	0,15	0,25
	Средняя часть			
12	Дверь боковая		0,15	0,25
13	Панель крыши (с поперечинами)	1,5	0,8	1,5
13.1	Панель крыши передняя (средняя, задняя)	0,8	0,3	1,0
14	Панель крыши боковая (конструктивно - отдельный элемент)	0,5	0,3	0,5

15	Боковина кабины или фургона	1,5	-	-
16	Боковая панель фургона наружная	1,0	0,5	0,8
16.1	Нижняя часть боковины (порог)	0,5	0,3 (0,5)	0,5 (1,0)
16.2	Панель порога (с удлинителем)	0,5	0,3	0,5
17	Стойка боковины	0,5	0,3	0,5
18	Усилитель стойки кабины или фургона (за деталь)	0,3	0,2	0,3
19	Пол кабины (передний пол салона)	1,5	0,5	0,7
20	Средний пол салона	3,0	1,0	1,5
21	Лонжерон, поперечина пола салона	0,3	0,2	0,3
22	Арка заднего колеса	0,5	0,3	0,4
	Задняя часть			
23	Дверь задка (при распашных дверях за каждую)	-	0,15	0,35
24	Стенка задняя кабины (верхняя или нижняя)	1,0	0,5	0,8
25	Пол задний	0,7	0,3	0,6
26	Панель задка	0,5	0,3	0,5
27	Поперечина панели задка		0,1	0,2
28	Угловая панель боковины	0,5	0,3	0,5
29	Рама		0,7	2,0
29.1	Лонжерон рамы		0,5	
29.2	Поперечина рамы передняя или задняя	0,5	0,3	0,5
29.3	Поперечина ТСУ	0,5	0,3	0,5
	Окраска			

30	Полная или наружная окраска кузова (кабины)	5		
31	Окраска одного наружного элемента кузова:			
	окраска первого элемента ($K_{\text{утс окр}(1)}$)	0,5		
	окраска второго и каждого следующего элемента ($K_{\text{утс окр}(N-1)}$)	0,35		
32	Нарушение целостности заводской сборки при полной разборке оборудования кабины грузового автомобиля или салона микроавтобуса, а также при замене рамы	1		
33	Перекосы:			
	несложный	1		
	средний	2		
	сложный	3		
	особо сложный	5		

Приложение 6. Веса элементов для определения стоимости годных остатков

Приложение 6

Таблица П 6.1. Процентное соотношение стоимости узлов, агрегатов легковых автомобилей и малотоннажных грузовых на базе легковых к стоимости автомобиля

Таблица П 6.1

Наименование агрегата, узла, детали	%-ное соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов АМТС к стоимости АМТС в неповрежденном виде (C_i)
Кузовные детали, экстерьер, интерьер, в т.ч.:	50 (45 ¹)
¹ Значение для автомобилей с двумя боковыми дверьми.	
Передняя часть:	14
Капот	1,9
Крыло переднее (за 1 шт.)	0,8
Бампер передний (в сборе с усилителем, накладками и молдингами, спойлером)	1,9
Решетка (облицовка) радиатора	0,8
Лонжерон передний (за 1 шт.)	0,8
Брызговик крыла (за 1 шт.)	1,4
Стекло ветрового окна	1,7
Рамка радиатора	1,4
Щиток передка	0,3
Задняя часть:	12 (14 ¹)
¹ Значение для автомобилей с двумя боковыми дверьми.	
Бампер задний	1,6
Крыло заднее (боковина ¹) в сборе с арками (за 1 шт.)	2,1 (3,1 ¹)
¹ Значение для автомобилей с двумя боковыми дверьми.	
Стекло окна задка	1,9

Панель задка	0,8
Пол багажника	0,8
Облицовки багажника	1,1
Крышка багажника (дверь задка)	1,6
Средняя часть:	24 (17 ¹)
¹ Значение для автомобилей с двумя боковыми дверьми.	
Передняя стойка боковины (за 1 шт.)	1,4
Средняя стойка боковины с порогом и частью пола (за 1 шт.)	1,4 (0 ¹)
Облицовки стоек боковины, порогов, уплотнители, центральная консоль, противосолнечные козырьки, плафоны освещения, коврики пола, зеркало заднего вида	2,5 (2,1 ¹)
¹ Значение для автомобилей с двумя боковыми дверьми.	
Двери в сборе с арматурой (за 1 шт.),	1,9
в т.ч. арматура дверей (за 1 дверной комплект)	0,5
Сиденья (все)	1,1
Панель крыши в сб. с обивкой, поперечинами и верх. частями стоек,	3,5
в т.ч. обивка панели крыши	0,8
Панель приборов в сборе с щитком приборов, решетками, вещевым ящиком, карманами и т.д.	2,5
Ремень безопасности передний (за 1 шт.)	0,3
Подушка безопасности пассажирская	0,6
Двигатель, навесное, охлаждение, впускная и выпускная система	11 (13 ²)
² Значение для автомобилей, оснащенных двигателем с турбонадувом.	

Двигатель в сборе без навесного оборудования	4,9
в т.ч. клапанная крышка	0,5
в т.ч. масляный поддон	0,5
в т.ч. блок цилиндров	2,2
Дроссельный узел в сборе с заслонкой, клапаном и датчиком	1,4
Генератор	0,8
Коллектор впускной	0,5
Коллектор выпускной	0,5
Радиатор охлаждения в сборе с кожухами, вентилятором	0,8
Стартер	0,5
Короб воздушного фильтра с патрубками	0,5
Выпускной тракт в сборе	0,8
Турбокомпрессор (турбонагнетатель)	1,4 ²
Интеркулер	0,6 ²
² Значение для автомобилей, оснащенных двигателем с турбонадувом.	
Топливная система	2,5
Бак топливный	0,7
Система подачи топлива	1,8
Трансмиссия	4,5
Усредненный показатель с учетом всех возможных вариантов трансмиссии	4,5
Подвеска	10
Подвеска передняя в сборе с поперечиной	5,5 (4,5 ⁴)

Подвеска задняя в сборе с поперечиной	4,5 (5,5 ⁴)
Подвеска в сборе для полноприводных АМТС	10 (5 ⁴ + 5 ⁴)
⁴ Значение для автомобилей с полным приводом колес.	
Рулевое управление	3
Рулевая колонка в сборе с валом	0,5
Насос ГУР	0,8
Рулевой механизм	1,2
Рулевое колесо в сборе с подушкой безопасности	0,5
в т.ч.: подушка безопасности водительская	0,3
Тормозная система	3,5
Главный тормозной цилиндр	0,5
Тормозной механизм колеса (за каждый колесный узел)	0,5
Ручной (ножной) тормоз	0,3
Блок управления АБС	0,7
Электрооборудование	12,5
Провода свечные с катушками (комплект)	0,5
Монтажный блок	0,5
Блок управления двигателем	1
Фонари задние (за 1 шт.)	0,5
Зеркала заднего вида боковые (за 1 шт.)	0,8
Блок отопителя салона в сборе (корпус, двигатель, радиаторы)	2,1
Насос кондиционера	0,5

Конденсатор в сборе с осушителем, кожухом, вентилятором, трубками	0,6
Фары (за 1 шт.)	1,1
Жгут проводов ДВС	0,9
Жгут проводов панели приборов	0,8
Остальные жгуты проводов (все)	0,3
Фара противотуманная (за 1 шт.)	0,8
Прочее	$3/8^1/1^2/6^3$

¹ Значение для автомобилей с двумя боковыми дверьми.

² Значение для автомобилей, оснащенных двигателем с турбонадувом.

³ Значение для автомобилей с двумя боковыми дверьми и оснащенных двигателем с турбонадувом.

Таблица П 6.2. Процентное соотношение стоимости неповрежденных деталей грузовых автомобилей

Таблица П 6.2

Наименование агрегата, узла,	% -ное соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов АМТС к стоимости АМТС в неповрежденном виде (C_1)					
детали	Тип ТС					
	Бортовой	Фургон	Самосвал	Рефрижератор	Кран-манипулятор	Седельный тягач
Кабина в металле, внешнее и внутреннее оборудование и облицовки кабины, бампер	24 (26 ¹)	23 (25 ¹)	22 (24 ¹)	21 (23 ¹)	19 (21 ¹)	26 (28 ¹)
¹ Значение для автомобилей капотной компоновки.						
Бампер передний	1	1	0,9	0,9	0,8	1
Капот	1,3 (3,3 ¹)	1,2 (3,2 ¹)	1,2 (3,2 ¹)	1,1 (3,1 ¹)	1,0 (3,0 ¹)	1,2 (3,2 ¹)
¹ Значение для автомобилей капотной компоновки.						
Решетка (облицовка) радиатора	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Стекло ветрового окна	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5
Блок подрулевых переключателей	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5
Стекло окна задка	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Отопитель кабины в сборе	0,9	0,8	0,8	0,7	0,6	0,8
Спойлеры, накладки, облицовки кабины наружные все	2,8	2,6	2,5	2,3	2,0	2,6

Облицовки стоек боковины внутренние, порогов, уплотнители, центральная консоль, противосолнечные козырьки, плафоны освещения, коврики пола, зеркало заднего вида	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,6
Двери в сборе с арматурой (за 1 шт.),	2,1	2,0	1,9	1,8	1,6	2,1
в т.ч. стекло-подъемник	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Сиденья (все)	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8
Панель приборов в сб. с щитком приборов, решетками, вещевым ящиком, карманами и т.д.,	1,3	1,2	1,2	1,1	1,0	1,2
в т.ч. щиток приборов	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Зеркала заднего вида основные (за 1 шт.)	0,7	0,7	0,6	0,6	0,5	0,7
Опора кабины (за 1 шт.)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Стеклоочистители ветрового окна (мотор, привод, рычаги и щетки)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Фара основная (за 1 шт.)	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,6
Фонари габаритные, стоп-сигнала, указателя поворота, противотуманные (за 1 шт.)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Подножка кабины (за 1 шт.)	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6

Жгут проводов кабины, блоки реле, датчики, предохранители	2,5	2,3	2,1	2,0	1,7	2,3
Двигатель в сборе с навесным оборудованием, системой охлаждения, впускной и выпускной системами	34	33	31	31	29	36
Двигатель в сборе без навесного оборудования	21	20	18	18	16	23
в т.ч. клапанная крышка	1	1	1	1	1	1
в т.ч. масляный поддон	1	1	1	1	1	1
в т.ч. блок цилиндров	14	13	11	11	9	16
Генератор	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Коллектор впускной	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Коллектор выпускной	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Система селективной каталитической нейтрализации выхлопных газов SCR (бак, змеевик, насосы, форсунка, блок управления)	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Радиатор охлаждения в сборе с кожухами, вентилятором	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
в т.ч. вентилятор с кожухами	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Жгут проводов ДВС	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9

Система кондиционирования (конденсатор, испаритель, осушитель, насос, трубки)	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Стартер	1	1	1	1	1	1
Короб воздушного фильтра с патрубками	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Труба выхлопная	1	1	1	1	1	1
Турбокомпрессор (турбо-нагнетатель)	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Интеркулер	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Топливная система (вся)	3	3	3	3	2	3
Трансмиссия (усредненный показатель с учетом всех возможных вариантов трансмиссии)	10	9	8	8	7	9
Подвеска (вся)	15	14	13	12	11	14
Рулевое управление	3	3	3	3	3	3
Рулевая колонка в сборе с валом	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Насос ГУР	1	1	1	1	1	1
Рулевой механизм	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Рулевое колесо в сборе с подушкой безопасности	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
в т.ч. подушка безопасности водительская	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Тормозная система	3	3	3	3	2	3

Кузов (седельно-сцепное устройство тягача)	5	9	14	16	24	3
Прочее	3 (1 ¹)	3 (1 ¹)	3 (1 ¹)	3 (1 ¹)	3 (1 ¹)	3 (1 ¹)

¹ Значение для автомобилей капотной компоновки.

Таблица П 6.3. Процентное соотношение стоимости узлов, агрегатов мотоциклов и мопедов к их стоимости

Таблица П 6.3

Наименование агрегата, узла, детали		% -ное соотношение (вес) стоимости неповрежденных элементов АМТС к стоимости АМТС в неповрежденном виде (C_1)	
		Мотоциклы	Мопеды, скутеры
Силовой агрегат в сборе (двигатель, трансмиссия, навесное (если не указано отдельно)), в том числе:		14,00	30,00
	головка блока цилиндров в сборе	3,00	
	боковая крышка двигателя (за 1 ед.)	0,60	
	генератор, реле-регулятор	1,00	
	стартер	1,00	
	комплект сцепления	0,70	
	блок управления	2,00	
	прочие детали силового агрегата	5,70	
Система подачи топлива:			1,00
	карбюраторы (за комплект)	2,00	
	инжектор, впрыск	3,00	
	воздушный фильтр в сборе (с воздуховодами)	0,50	
Система охлаждения двигателя			-
	радиатор с вентилятором, масляный радиатор (за 1 ед.)	2,00	
	насос	1,00	
	термостат, шланги, расширит. бачок, др. детали	1,00	
Выхлопная система в сборе стоковая		3,00	3,00

Выхлопная система прямоточная (тюнинг) из карбона или титана премиум-сегмента (Termignoni, Akrapovic, Arrow, Yoshimura, пр.):			5,00
	в сборе: приемные трубы, глушители, блок управления двигателем, необходимые крепежи и заглушки	13,00	
	только глушители	3,00	
Нестокковые глушители малоизвестных производителей бюджетных моделей		1,20	
Рама стальная трубчатая		13,00	10,00
Рама алюминиевая литая, в том числе:		20,00	
	основная часть	16,00	
	хвостовая часть	4,00	
Передняя подвеска			10,00
	амортизатор пер. подвески в сборе, за 1 ед.	2,50	
	амортизатор пер. подвески с полным набором регулировок или амортизатор премиум-сегмента (ohlins, marzocchi, др.), за 1 ед.	4,00	
	нижняя траверса	1,00	
	верхняя траверса	0,90	
	демпфер руля	1,00	
Колесо переднее (диск + шина)		5,00	3,00
Задняя подвеска, привод			5,00
	маятник в сборе (без амортизатора), цепной привод	2,50	
	маятник в сборе (без амортизатора), кардан. привод	5,00	
	амортизатор задней подвески, за 1 ед.	2,00	

	амортизатор зад. подвески с полным набором регулировок или амортизатор премиум-сегмента (ohlins, marzocchi, др.), за 1 ед.	3,00	
	Колесо заднее (диск + шина)	5,00	3,00
	Руль (или клипоны) с ручками	1,00	2,00
	Навесное руля		3,00
	тормозная машинка в сборе (рычаг, главный тормозной цилиндр, бачок), привод акселератора, пульт управления на правой ручке руля, грузик балансировочный	1,50	
	машинка сцепления в сборе (рычаг, цилиндр сцепления, бачок, шланги или тросы привода), пульт управления на левой ручке, грузик балансировочный	1,50	
	Тормозная система		
	тормозная система переднего колеса (диск, суппорт, шланги), за 1 комплект	2,00	4,00
	тормозная система заднего колеса (диск, суппорт, шланги)	1,50	4,00
	блок abs	1,50	
	Подножка водителя левая в сборе с кронштейном и рычагом переключения передач	1,00	-
	Подножка водителя правая в сборе с кронштейном, рычагом заднего тормоза, тормозным цилиндром и бачком	1,50	-
	Комплект пассажирских подножек с кронштейнами	1,50	-
	Боковая подножка (подставка) мотоцикла	0,50	1,00
	Бак топливный металлический в сборе (с насосом, крышкой, накладками, пр.)	3,50	-
	Бак топливный пластиковый в сборе (с насосом, крышкой, пр.)	2,00	4,00
	Седло (все)	0,60	3,00

Панель приборов		3,20	5,00
Световые приборы			
	оптика передняя	1,50	3,00
	фонарь задний	0,50	1,00
	комплект указателей поворота передних или задних (за 1 комплект)	0,50	1,00
АКБ		0,20	1,00
Крыло переднее		0,60	2,00
Задний хагер (заднее крыло)		0,20	-
Зеркало заднего вида (за 1 ед.)		0,30	1,00
Обтекатели			
	передний обтекатель с ветровым стеклом	2,00 ¹	9,00
	передний ветроотражающий козырек на мотоциклах класса "нейкед"	0,50 ¹	
	боковой обтекатель в сборе (за 1 сторону)	2,00 ¹	9,00
	нижний обтекатель двигателя	1,50 ¹	
	облицовки хвостовой части в сборе (вкл. держатель номера)	1,00 ¹	9,00
Прочие неучтенные детали (мелкие облицовочные детали, звуковой сигнал, элементы электросистемы, слайдеры, защитные дуги, багажные кофры и кронштейны для их крепления, пр.)		4,00	5,00

¹ Для деталей, изготовленных из углеволокна (натуральный карбон, кевлар), применяется повышающий коэффициент $K_1 = 2$.

Приложение 7. Показатели износа АМТС на 1000 км пробега

Приложение 7

Таблица П 7.1. Показатели износа на 1000 км пробега для легковых автомобилей по категориям

Таблица П 7.1

Группа автомобилей	Значения показателей износа по категориям, % на 1000 км							
	1*	1	2*	2	3	4	5	6
Иностранного производства		0,38		0,34	0,30	0,27	0,24	0,21
Производства СССР, России, стран СНГ	0,60	0,45	0,50	0,40	0,35	0,30	0,26	0,22

* Примечание: расчет эксплуатационного износа для автобусов и грузовых автомобилей рекомендуется проводить согласно Методическим рекомендациям по проведению независимой технической экспертизы транспортного средства при ОСАГО N 001МР/СЭ. - М., НИИАТ, РФЦСЭ, ЭКЦ МВД России, НПСО "Объединение транспортных экспертов", 2005.

Таблица П 7.2. Разделение легковых автомобилей производства СССР, России, стран СНГ на категории

Таблица П 7.2

Марка автомобиля	Модель	Категория
ЗАЗ	ЗАЗ-965, модификации	1*
	ЗАЗ-966, 968, модификации	2
	ЗАЗ-1102, 1103, 1105, модификации	2
	CHANCE; VIDA	3
ЛуАЗ	ЛуАЗ-969, модификации	2
	ЛуАЗ-1302, модификации	2
АЗЛК	401, модификации	2*
	402, 403, 407, 410, 423Н, модификации	2
	408, 412, 2136, 2137, 2138, 2140, модификации	3
	2141, 2142, модификации	3
ВАЗ	1111, модификации	1
	11173, 11174, 11176 LADA Kalina	3
	11183, 11184, 11186 LADA Kalina	3
	11193, 11194, 11196 LADA Kalina	3
	LADA Kalina Sport 1.4, LADA Kalina Sport 1.6	3
	2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, модификации	3
	2108, 2109, 21099, 2113, 2114, 2115, модификации	3
	2110, 2111, 2112, модификации	3
	2121, 21213, 21218, 2129, 2131, модификации	3
	2120	3
	21214, модификации НИВА	3

	21214 4 x 4 1.7i Бронто Рысь	3
ВАЗ	2123	3
	2170, модификации LADA Priora	3
	21900 LADA Granta	3
Шевроле-Нива	GLC, GLS, L, LC	3
ИЖ	412ИЭ, 2125, модификации	3
	2126, модификации	3
	ИЖ-27175 фургон	3
ГАЗ	24, 24-02, 24-10, 24-12	4
	3102, 31022, 31029, 3110, 31105, Siber	4
	13, 14	5
ЗИЛ	114, 117, 4104	6
УАЗ	469, модификации	4
	3151 Hunter, 3153, 3159, модификации	4
	3160, 3162, 3163 Patriot, модификации	4
	23632-132 PicKup	4
ТатАЗ	С10,	3
	С190, Tager, Road Partner, Road Partner пикап	4

Таблица П 7.3. Разделение легковых автомобилей иностранного производства на категории

Таблица П 7.3

Марка автомобиля	Категория	Хэтчбек, седан	Купе, кабриолет и т.п.	Вседорожник	Минивэн и т.п.
ACURA	4	RSX; EL; INTEGRA	INTEGRA; NSX		
ACURA	5	TL	CL	SLX; MDX	
ACURA	6	RL			
ALFA- ROMEO	3	33; 145; 146; 147, MITO	GTV; SPIDER		
ALFA- ROMEO	4	75; 155; 156			
ALFA- ROMEO	5	90; 164; 166			
ASIA	2			ROCSTA	
ASIA	3			RETONA	
ASTON MARTIN	4		DB7		
ASTON MARTIN	5		V8, V12; DB9; RAPIDE; VIRAGE; DBS		
AUDI	2	A1; A2			
AUDI	3	A3; S3	TT; A3 CABRIOLET		
AUDI	4	80; 90; A4; S4	CABRIOLET (AUDI- 80)	Q3	
AUDI	5	100; 200; A6; S6	A5 COUPE; A5 CABRIOLET; R8 COUPE/ROAD- STER/SPYDER	ALLROAD QUATTRO; Q5	
AUDI	6	A7; A8; S8; V8		Q7	
BENTLEY	6	ARNAGE; BROOKLANDS; MULSANNE	CONTINENTAL; AZURE		
BMW	3	1-SERIES	M COUPE; M ROADSTER; Z3; 1- SERIES COUPE/CABRIOLET		

BMW	4	3-ER	Z4 COUPE/ ROADSTER	X1; X3	
BMW	5	5-ER	Z8	X5;	
BMW	6	7-ER	6-SERIES COUPE/CABRIOLET	X6	
BYD	1	FLYER II			
BYD	3	F3	F8		
BYD	4	F6			
BUICK	4	HRV EXCELLENCE; EXCELLE	REATTA		
BUICK	5	SKYLARK; CENTURY; REGAL; LUCERNE; SEDAN; ELECTRA VI; LACROSSE; ROADMASTER	RMERA	RENDEZVOUS; ENCLAVE; RAINER	GL8; TERRAZA
BUICK	6	LE SABRE; PARK AVENUE	RMERA		ESTATE WAGON
CADILLAC	4	BLS	ALLANTE; XLR		
CADILLAC	5	CTS; DTS; CATERA; LSE; STS	CTS COUPE		
CADILLAC	6	SEVILLE; DE VILLE; BROUGHAM	ELDORADO	ESCALADE; SRX	
CHERY	1	SWEET (QQ)			
CHERY	2	QQ6; KIMO; INDIS			
CHERY	3	AMULET; BONUS; VERY; M11; A3		TIGGO	
CHERY	4	FORA			CROSS EASTAR
CHERY	5	MIKADO B11; ORIENTAL SON			

CHEVROLET	2	CELTA; METRO; CORSA; SPARK/ MATIZ; KALOS; MW			
CHEVROLET	3	PRIZM; ASTRA; AVEO; LACETTI; CRUZE; HHR; NUBIRA; LANOS; SAIL/S- RV; VIVA; MONZA		TRACKER	ZAFIRA; REZZO
CHEVROLET	4	CAVALIER, OMEGA; COBALT; CRUZE; VOLT; EVANDA	CORVETTE	BLAZER; JIMMY; CAPTIVA	ASTRO; SAFARI; ORLANDO
CHEVROLET	5	CORSICA; ALERO; MALIBU; OMEGA; EPICA; CLASSIC; EQUINOX; CELEBRITY	BERETTA; CAMARO	AVALANCHE (ПИКАП); COLORADO (ПИКАП); TRAVERSE; S-10 PICKUP; LUV D- MAX (ПИКАП); SSR (ПИКАП)	TAVERA; UPLANDER; VAN; VENTURE; STARCRAFT
CHEVROLET	6	IMPALA; LUMINA; CAPRICE	MONTE CARLO	TAHOE; SUBURBAN; TRAILBLAZER	TRANS SPORT; VENTURE
CHRYSLER	3	PT CRUISER	CROSSFIRE; PROWLER		
CHRYSLER	4	NEON; GTS; SARATOGA; LE BARON; CIRRUS; CX; XM	VIPER; DAYTONA		EVASION
CHRYSLER	5	CIRRUS; STRATUS; 200; INTREPID; PACIFICA; FIFTH AVENUE	STRATUS; SEBRING		
CHRYSLER	6	VISION; CONCORDE; 300M; LHS; NEW YORKER; 300C; NASSAU		ASPEN	VOYAGER; GRAND VOYAGER; TOWN AND COUNTRY
CITROEN	1	AX; C1			
CITROEN	2	SAXO; C2; C3			
CITROEN	3	BX; ZX; XSARA; DS3; C4; DS4		C4 AIRCROSS	BERLINGO; XSARA PICASSO; C3 PICASSO

CITROEN	4	XANTIA; C5; DS5		C-CROSSER	EVASION (до 2002 г.); C4 PICASSO; GRAND C4 PICASSO
CITROEN	5	XM; C6			C8
DADI	5			SHUTTLE; CITY LEADING/GALLOP; SMOOTHING (ПИКАП)	
DAEWOO	1	TICO; MATIZ			DAMAS
DAEWOO	2	KALOS			
DAEWOO	3	LANOS; NEXIA; CIELO; NUBIRA; GENTRA; LACETTI; RACER; REZZO	G2X		TACUMA
DAEWOO	4	ESPERO; PRINCE; TOSCA		MUSO	
DAEWOO	5	LEGANZA; MAGNUS; EVANDA		WINSTORM	
DAEWOO	6	ARCADIA; CHARMAN			
DAIHATSU	1	MIRA; OPTI; MAX; NAKED; CUORE; TREVIS; ESSE; OPTI; PERODUA VIVA; SONICA	COPEN ROADSTER		MOVE; TANTO; YRV
DAIHATSU	2	CHARADE; SIRION; STORIA; MATERIA; BOON; CERIA; COO		FEROZA	NCX-2; EXTOL; ATRAI
DAIHATSU	3	APPLAUSE		ROCKY; TERIOS; BE-GO; XENIA	GRAN MOVE; PUZAR; ATRAI/EX- TOL
DAIHATSU	4				DELTA
DAIHATSU	5	ALTIS			

DAIMLER	6	V8; SUPER EIGHT			
DODGE	4	SHADOW; NEON; SPIRIT	VIPER; DAYTONA; AVENGER VIPER SRT10 COUPE; STEALTH	CALIBER; NITRO	JOURNEY
DODGE	5	STRATUS; DYNASTY; MONACO; AVENGER; CHARGER; MAGNUM	CHALLENGER	DURANGO; DAKOTA (ПИКАП); RAM (ПИКАП)	
DODGE	6	INTREPID			CARAVAN; GRAND CARAVAN
FAW	2	JINN; XIALI VITA			
FAW	4	BESTURN B50			
FERRARI	4		355; 360; 430; 550; 575; 575 MARANELLO; BARCETTA; CALIFORNIA		
FERRARI	5		456; 458 ITALIA; 599 GTB FIORA-NO; 612 SCA-GLIETTI; FF		
FIAT	1	126; 500; 600; NEW 500; CINQUECENTO; SEICENTO; PANDA			
FIAT	2	UNO; PUNTO			
FIAT	3	TIPO; RITMO; BRAVA; BRAVO; REGATA; STILO; SIENA; ALBEA; DUNA; GRANDE PUNTO; DOBLO PANORAMA; PALIO	COUPE; BARCETTA; QUBO	SEDICI	MULTIPLA; DOBLO; FIORINO; IDEA
FIAT	4	TEMPRA; MAREA; CROMA; LINEA			ULYSSE (ДО 2002 г.)
FIAT	5				ULYSSE (С 2002 г.)
FORD	2	KA; FIESTA; FESTIVA			

FORD	3	ESCORT; FOCUS; ORION; LASER; ASPIRE; FUSION	PUMA; ZX2		FUSION; TOURNEO CONNECT
FORD	4	SIERRA; MONDEO; CONTOUR	COUGAR; MUSTANG; FOCUS COUPE/CABRIOLET; PROBE	MAVERICK; ESCAPE; KUGA; RANGER (ПИКАП)	GALAXY; C- MAX; GRAND C-MAX; AEROSTAR
FORD	5	SCORPIO; TAURUS; FALCON; FIVE HUNDRED	THUNDERBIRD; GT; SHELBY	EXPLORER; BRONCO; EDGE; EVEREST; FREESTYLE; FLEX; FREESTYLE; F- SERIES (ПИКАП); SPORT TRAC (ПИКАП)	S-MAX; GALAXY
FORD	6	CROWN VICTORIA; FAIRLINE; LTD		EXPEDITION; EXCURSION	WINDSTAR; ECONOLINE; FREESTAR
FOTON	3	C2			MIDI
GEELY	3	MK; EMGRAND; MK CROSS; OTAKA	BEAUTY LEOPARD		
GEELY	4	FC; VISION			
GMC	3	CHEVETTE; GEO PRIZM			
GMC	4	MONZA; CUTLASS		JIMMY/ENVOY	
GMC	5	COMMODORO DIPLOMATA		ACADIA; TERRAIN; CANYON (ПИКАП); SIERRA (ПИКАП); SONOMA (ПИКАП)	
GMC	6	NINETY	88 ROYALE; TORNADO; TROFEO	YUKON; SUBURBAN/YUKON XL; ENVOY/ENVOY XL	SILHOUETTE; CUSTOM CRUISER
GREAT WALL	2	FLORID; PERI; PHENOM			

GREAT WALL	3	COOLBEAR		HOVER; HOVER H3; H5; H6; SAFE/SAIFO/ SUV G5; DEER (ПИКАП); SAILOR (ПИКАП); WINGLE 3 (ПИКАП); WINGLE 5 (ПИКАП); SOCOOL (SOKOL) (ПИКАП)	HOVER M2
GREAT WALL	4				COWRY
GREAT WALL	5			PEGASUS; SING RUV	
HAFEI	1	BRIO			
HAFEI	2	SIGMA			SIMBO
HAFEI	3	SAIBAO			

HAFEI	4	PRINCIP			
HAIMA	3	3			
HONDA	1				VAMOS; Z; LIFE; THAT S
HONDA	2	LOGO; JAZZ; FIT W; Z; ZEST			CAPA
HONDA	3	CIVIC; DOMANI; CR-Z; FIT ARIA; PARTNER; AIRWAVE; INSIGHT; CONCERTO; CITY	INSIGHT; S2000; CRX	HR-V; CROSSROAD	S-MX; MOBILIO; EDIX; FR-V; FREED
HONDA	4	INTEGRA; TORNEO; RAFAGA; ASCOT; FIT; ORTHIA	NS-X; PRELUDE	CR-V; ELEMENT	STREAM; STEPWGN
HONDA	5	ACCORD; AVANCIER; INSPIRE; SABER; FCX CLARITY; MDX; VIGOR		PILOT; PASSPORT; RIDGELINE (ПИКАП)	SHUTTLE; ODYSSEY; ELYSION; LAGREAT
HONDA	6	LEGEND; CROSSTOUR			
HUMMER	6			H2; H3	
HYUNDAI	1	ATOS; I10			
HYUNDAI	2	GETZ			
HYUNDAI	3	ACCENT; PONY; EXCEL; SOLARIS; I20; I30; VELOSTER; VERNA	S-COUPE	IX20	MATRIX; LAVITA
HYUNDAI	4	LANTRA; ELANTRA; I40; AVANTE	COUPE; TIBURON; TUSCANI	SANTA FE; GALLOPER; IX35; TUCSON	SANTAMO
HYUNDAI	5	SONATA; SONICA; XG; MARCIA; NF	GENESIS COUPE	TERRACAN; IX55; VERACRUZ (IX55)	TRAJET; H1; STAREX

HYUNDAI	6	EQUUS; CENTENNIAL; DYNASTY; GRANDEUR/ AZERA; GENESIS			
INFINITI	4	G20;	G COUPE/ CABRIO	QX4	
INFINITI	5	I30; I35; M25; M37; M45; M56; G25; G35; G37; EX37		FX35	
INFINITI	6	Q45		JX35; FX50; QX56	
ISUZU	3			VEH CROSS; MU (AMIGO)	
ISUZU	4	GEMINI		RODEO; WIZARD	
ISUZU	5	ASKA		TROOPER; BIGHORN; AXIOM; D-MAX (ПИКАП)	OASIS
ISUZU	6			ASCENDER	
JAGUAR	4	X-TYPE			
JAGUAR	5	S-TYPE	XK COUPE/ CABRIO		
JAGUAR	6	XJ; XF; XJR	XJ220; XJS CONVERTIBLE; XJS COUPE; XK 8; XKR		
JEEP	3			WRANGLER	
JEEP	4			CHEROKEE; GRAND CHEROKEE; LIBERTY/ CHEROKEE II; COMPASS; PATRIOT	
JEEP	5			GRAND WAGONEER; COMMANDER	
KIA	1	VISTO			
KIA	2	PRIDE; AVELLA; PICANTO	ELAN SPORT		RAY

KIA	3	SEPHIA; RIO; SOUL; CEED; CEED SW; PRIDE	ELAN; ROADSTER	RETONA	VENGA
KIA	4	SEPHIA II; SHUMA; CERATO; SPECTRA; X- TREK	CERATO KOUP	SPORTAGE; SORENTO	CARENS; JOICE
KIA	5	CLARUS; CLARUS II; CREDOS; MAGENTIS; POTENCIA; OPTIMA; ENTERPRISE; POTENTIA; CADENZA (K7); K9		MOHAVE	CARNIVAL; SEDONA
KIA	6	OPIRUS			
LAMBORGHINI	5		MURCIELAGO; DIABLO; GALLARDO COUPE/ ROADSTER; AVENTADOR; REVENTON		
LANCIA	1	Y10			
LANCIA	2	Y; YPSILON			
LANCIA	3	DELTA; DEDRA	HYENA		
LANCIA	4	THEMA; LYBRA; MUSA			ZETA (Z)
LANCIA	5	KAPPA; THESIS			PHEDRA
LAND ROVER	4			FREELANDER; DEFENDER; RANGE ROVER EVOQUE	
LAND ROVER	5			DISCOVERY; RANGE ROVER (до 2002 г.)	
LAND ROVER	6			RANGE ROVER (L 322 - C 2002 г.)	
LEXUS	4	IS200; IS250; IS300; IS-F; ES300; CT 200H	SC430; IS250C; LFA	RX300 (до 2003 г.)	

LEXUS	5	GS300; GS430; ES350; GS350; HS	IS-COUPÉ- CONVERTIBLE; SC	GX (J15); RX300 (C 2003 г.); RX270; RX350	
LEXUS	6	LS400; LS430; GS460; LS460; LS600H		LX470; RX450H; GX460; LX570	
LIFAN	3	SMILY; BREEZ; SOLANO			
LIFAN	4			X60	
LINCOLN	5	LS6, LS8		AVIATOR; MKX; MARK LT (ПИКАП)	
LINCOLN	6	CONTINENTAL; TOWN CAR; MKS; MKT; MKZ; ZEPHYR	MARK VIII	NAVIGATOR	
LOTUS	3		EXIDE COUPÉ; EUROPA S COUPÉ; EXIGE S; ELISE		
LOTUS	4		ESPRIT; EVORA COUPÉ		
MARUSSIA	5		B1; B2		
MASERATI	4	QUATTRO- PORTE	SPYDER; 3200GT/COUPÉ; GRANSPORT; 4300GT COUPÉ; COUPÉ; GHIBLI; SHAMAL; SPYDER		
MASERATI	5		GRANSPORT; GRAN-TURISMO; GRANCABRIO; MC12		
MAYBACH	6	57; 62			
MAZDA	1	121 (ДО 1991 г.); CAROL	AZ-1	AZ-OFFROAD	SCRUM WAGON; AZ WAGON; SPIANO
MAZDA	2	121 (С 1991 г.); DEMIO; MAZDA-2; REVUE			

MAZDA	3	323; MAZDA-3; LAPUTA; FAMILIA; PROTEGE; VERISA	MX-3; MX-5; RX-7; ROADSTER		PREMACY
MAZDA	4	626; XEDOS-6; ATENZA; MAZDA-6; AXELA	RX-8	TRIBUTE; CX-5; BT-50 (ПИКАП)	MAZDA 5; BONGO
MAZDA	5	929; XEDOS-9; MILLENNIA; CLEF; CRONOS; EFINI MS-8; SENTIA	MX-6	CX-7; CX-9; B-SERIES VII (ПИКАП)	MPV; BIANTE
SMART	1	FORTWO	CROSSBLADE; ROADSTER		
SMART	2	FORFOUR			
MERCEDES-BENZ	3	A-KLASSE (168); B-KLASSE (W170)	SLK		VANEO
MERCEDES-BENZ	4	C-KLASSE (201, 202, 203); C-KLASSE (W204)	SL; CLK	M-KLASSE; GLK-KLASSE	
MERCEDES-BENZ	5	E-KLASSE (124, 210); E-KLASSE (W211)	E-KLASSE COUPE/CABRIO	G-KLASSE	V-KLASSE
MERCEDES-BENZ	6	S-KLASSE (126, 140, 220); CLS-KLASSE	CL; SL-KLASSE; SLS-KLASSE; SLR MCLAREN	R-KLASSE (W165); GL-KLASSE	
MINI	2	ONE; COOPER; COOPER S	CABRIOLET/COUPE		
MINI	3	ONE CLUBMAN; COOPER CLUBMAN; COOPER S CLUBMAN; COOPER COUNTRYMAN; COOPER S COUNTRYMAN			
MERCURY	3	TRACER			
MERCURY	4	MYSTIQUE	COUGAR	MARINER	

MERCURY	5	SABLE; MILAN		MOUNTAINEER	VILLAGER; MONTEREY
MERCURY	6	MARAUDER; GRAND MARQUIS; MONTEGO; SABLE			
MG ROVER	3	ZR	MGF; TF		
MG ROVER	4	ZS			
MG ROVER	5	ZT			
MITSUBISHI	1	EK-WAGON; MINICA; I-MIEV CVT; I; MINICA			TOPPO BJ; TOWN BOX; EK WAGON
MITSUBISHI	2	PISTACHIO		PAJERO MINI /PAJERO JUNIOR	MIRAGE DINGO
MITSUBISHI	3	COLT; MIRAGE; LANCER; DINGO; RVR	FTO	PAJERO PININ/IO; ASX	SPACE STAR; SPACE RUNNER (RVR)
MITSUBISHI	4	CARISMA; GALANT; LEGNUM; SAPPORO; LIBERO	GTO; 3000GT; ECLIPSE; GTO	AIRTEK; CHALLENGER/ PAJERO SPORT/MONTERO SPORT; OUTLANDER;	DION; SPACE WAGON; GRANDIS; CHARIOT GRANDIS ROYAL; SPACE GEAR; DELICA; SANTAMO
MITSUBISHI	5	SIGMA; DIAMANTE; VERADA; ASPIRE; DEBONAIR; PROUDIA/ DIGNITY		PAJERO/MONTERO; PAJERO IV; ENDEAVOR; L 200 (ПИКАП); RAIDER (ПИКАП)	DELICA; SPACE GEAR
MITSUBISHI	6	DEBONAIR			
NISSAN	1	MOCO; OTTI II; PINO; PIXO			
NISSAN	2	MICRA; MARCH	BE-1		

NISSAN	3	SUNNY; ALMERA; SENTRA; WINGROAD; NOTE; TIIDA; CUBE III; PULSAR; RASHEEN; VERSA	350Z (FAIRLADY Z); 370Z; LUCINO	JUKE; DUALIS; MISTRAL	ALMERA TINO; SERENA; AXXESS
--------	---	--	------------------------------------	--------------------------	--------------------------------------

NISSAN	4	PRIMERA; PRIMERA II; ALTIMA; CREW; LAUREL; SKYLINE 300GT; EXPERT; LEAF; PRESEA II; SENTRA; WINGROAD	200SX; SILVIA; GT-R	X-TRAIL; X- TERRA; TERRANO II; QASHGAI/ QASHGAI+2; NAVARA (ПІКАП); NP300 (ПІКАП)	LIBERTY G NAVI; LAFESTA; PRAIRIE; VANETTE CARGO
NISSAN	5	MAXIMA; CEFIRO; MAXIMA QX; STAGEA 300RX; CIMA 450XV; TEANA; AVENIR; BLUEBIRD; CEDRIC VII; CEFIRO; FUGA II; GLORIA XI; LAUREL; LEOPARD IV; R NESSA; SKYLINE; STAGEA I; STAGEA II		MURANO; PATHFINDER; DATSUN (ПІКАП); FRONTIER (ПІКАП); PICK UP; ROGUE; SAFARI; TITAN (ПІКАП)	BASSARA 2500X; QUEST; ELGRAND; PRESAGE II
NISSAN	6	PRESIDENT		PATROL/ PATROL GR; ARMADA	
OLDSMOBILE	5	ALERO; INTRIGUE; ACHIEVA; ALERO; CUTLASS CIERA	ALERO COUPE	BRAVADA	
OLDSMOBILE	6	AURORA; EIGHTY- EIGHT XI			SILHOUETTE
OPEL	1				AGILA
OPEL	2	CORSA; VITA	SPEEDSTER		MERIVA
OPEL	3	KADETT; ASTRA	TIGRA; ASTRA CABRIO; GT	MOKKA	ZAFIRA; COMBO
OPEL	4	ASCONA; VECTRA; AMPERA	CALIBRA A	FRONTERA; ANTARA	

OPEL	5	RECORD; OMEGA; SENATOR; INSIGNIA; SIGNUM		MONTEREY;	SINTRA
PEUGEOT	2	106; 205; 206; 107			1007
PEUGEOT	3	207; 305; 306; 307; 308; 309	306 CABRIO; 207CC; 307CC; RCZ	3008	PARTNER BREAK; 1007
PEUGEOT	4	405; 406; 408; 505	308CC	4008	806; 5008
PEUGEOT	5	407; 508; 605; 607		4007	807; BOXER
PLYMOUTH	4	NEON	PROWLER		
PLYMOUTH	5	BREEZE			
PLYMOUTH	6				VOYAGER; GRAND VOYAGER
PONTIAC	3	VIBE II	SOLSTICE	VIBE	
PONTIAC	4	SUNFIRE; G5; G8	G4	AZTEC	
PONTIAC	5	GRAND AM; GRAND PRIX; G6; SUNFIRE SEDAN	FIREBIRD; GTO; SUNFIRE COUPE	TORRENT	TRANS SPORT II
PONTIAC	6	BONNEVILLE			MONTANA
PORSCHE	4		BOXSTER		
PORSCHE	5	PANAMERA	911 CARRERA; CAYMAN; 911 TARGA	CAYENNE	
RENAULT	1	TWINGO; TWIZY			
RENAULT	2	5; CLIO; MODUS	SPORT SPIDER; WIND		

RENAULT	3	9; 11; 19; MEGANE; CLIO SYMBOL; LOGAN; SANDERO; SANDERO STEPWAY			KANGOO; MEGAN SCENIC
RENAULT	4	21; LAGUNA; 25; SAFRANE; VEL SATIS; FLUENCE; LATITUDE	LAGUNA COUPE	KOLEOS; DUSTER	AVANTIME; ESPACE; GRAND ESPACE; TRAFIC PASSENGER
RENAULT	5	SAFRANE II			
ROLLS- ROYCE	6	SILVER SERAPH; PARK WARD; PHANTOM; GHOST	CORNICHE; CORNICHE CABRIO; PHANTOM COUPE; PHANTOM COUPE AVIATOR		
ROVER	1	AUSTIN MORRIS MINI; AUSTIN MORRIS METRO; 100 METRO			
ROVER	3	200; 25; STREETWISE	MG F (RD)		
ROVER	4	AUSTIN ROVER MONTEGO; 400; 45			
ROVER	5	600; 800; 75			
SAAB	3	90			
SAAB	4	900; 9 - 3	9 - 3 CABRIO		
SAAB	5	9000; 9 - 5			
SATURN	3		SKY		
SATURN	4	SL, SW; ION; ASTRA	SC	VUE	
SATURN	5	LS, LW; AURA XR		OUTLOOK	RELAY

SEAT	1	MARBELLA; AROSA			
SEAT	2	IBIZA			
SEAT	3	CORDOBA; MALAGA; TOLEDO; LEON			INCA; ALTEA
SEAT	4	EXEO			ALHAM-BRA; ALTEA FREETRACK
SKODA	2	FAVORIT; FELICIA; FABIA			
SKODA	3	FORMAN; S105, S120, S130, S135; SCOUT		YETI	ROOMSTER
SKODA	4	OCTAVIA; ROOMSTER		OCTAVIA SCOUT	
SKODA	5	SUPERB			
SMART	1	FORTWO	CROSSBLADE; ROADSTER CABRIO; ROADSTER COUPE		
SMART	2	FORFOUR			
SOYAT	2	XINYATU; UNIQUE VAN			
SSANG- YONG	2		KALLISTA		
SSANG- YONG	4			KORANDO; MUSSO; FAMILY; NEW ACTION; ACTION SPORTS (ПИКАП)	
SSANG- YONG	5			REXTON; KYRON	RODIUS
SSANG- YONG	6	CHAIRMAN			

SUBARU	1	VIVIO; PLEO; BISTRO; DIAS WAGON; LUCRA; PLEO II; R1; R2; STELLA; VIVIO; KEI (HN)			LIBERO; DOMINGO; SAMBAR
SUBARU	2	JUSTY; DEX			
SUBARU	3	IMPRESA; TREZIA	BRZ		TRAVIQ
SUBARU	4	1800; LEGACY; XV	ALCYONE SVX	FORESTER; XV	
SUBARU	5	OUTBACK; EXIGA		TRIBECA; BAJA	
SUZUKI	1	ALTO; KEI; LAPIN; CERVO II	CAPPUCCINO		WAGON R+; MR WAGON; WAGON R SOLIO
SUZUKI	2	IGNIS; SWIFT; SPLASH		SAMURAI; JIMNY; VITARA/ ESCUDO/X-90	EVERY; EVERY LANDY
SUZUKI	3	BALENO; LIANA; AERIO; KIZASHI; AERIO; CULTUS WAGON; RENO		GRAND VITARA/XL-7/ ESCUDO; SX4	
SUZUKI	4	FORENZA; FORENZA WAGON		GRAND VITARA 5 DB.	
SUZUKI	5	VERONA			LANDY (C26)
TOYOTA	1	AYGO; IQ			
TOYOTA	2	YARIS; STARLET; BB II; DUET (M10); IST; PASSO II; VITZ III; WILL CYPHA	MR-S	CAMI (J1)	FUNCARGO; SPARKY

TOYOTA	3	TERCEL; COROLLA; PRIUS; AURIS; BELTA; BLADE; CORSА; CORSА HATCHBACK; OPA; PLATZ; PORTE; PROBOX; SOLUNA; SPRINTER (E1 10); SUCCEED; URBAN CRUISER: VІOS ІІ; VOLTZ; WILL VS	CELICA; PASEO; MR2; GT86; CYNOS; ECHO	MATRIX; RAV-4; BLIZZARD SOFT TOP; RUSH	YARIS VERSO: NADIA (SXN10); NOAH; PASSO SETTE; RACTIS; RAUM; SIENTA
TOYOTA	4	CARINA ІІ; CARINA E; AVENSIS; WILL VS; ALTEZZA; BREVIS; ALLION; PREMIO; ALLION; CALDINA (T24); CAVALIER; CORONA; HILUX SURF ІІ; PROGRES; VISTA (V50)	SOARER; CURREN (ST206); SUPRA IV	4 RUNNER; HARRIER; VANGUARD	COROLLA VERSO; COROLLA SPACIO; VERSO; GAIA (M10G); HIACE; INNOVA; ISIS; REGIUS; REGIUS ACE; TOWN ACE NOAH; VOXY; WISH
TOYOTA	5	CAMRY; AVALON; CROWN; MARK ІІ; MARK X; VEROSSA; ARISTO; WINDOM; AURION; CHASER VI; HILUX SURF ІІІ; PRONARD (MCX20); SAI; SCEPTER SW (V15); VEROSSA; WINDOM (BF13)		LAND CRUISER J9 (PRADO); KLUGER V; HIGHLANDER; FJ CRUISER; FORTUNER; MEGA CRUISER (BXD20); HILUX PICK UP; TUNDRA ІІ CREW MAX (ПІКАП); TUNDRA ІІ DOUBLE CAB (ПІКАП)	PICNIC; AVENSIS VERSO; ALPHARD; ESTIMA HYBRID; GRAND HIACE; GRANVIA; IPSUM (CM2); PREVIA; SIENNA ІІІ; VELLFIRE
TOYOTA	6	CELSIOR; CENTURY ІІІ (GZG50)		LAND CRUISER 100; LAND CRUISER 200; SEQUOIA; VENZA	
VOLVO	3	340; 360; C30			
VOLVO	4	440; 460; 480; S40/V40; V50; V60		XC60; V40 CROSS COUNTRY	

VOLVO	5	240; 740; 760; 850; 940; 960; V60/V70/C70; S60; S70; S80; S90/V90	C70	V70XC AWD/CROSS COUNTRY/XC60; XC70; XC90	
VW	1	LUPO			
VW	2	POLO; DERBY			
VW	3	GOL; POINTER; PARATI; GOLF; JETTA; VENTO; BORA; BEETLE; KAFER; NEW BEETLE; CROSSPOLO	CORRADO		
VW	4	SANTANA; QUANTUM; PASSAT; PASSAT ALLTRACK; PASSAT W8; PASSAT CC; SCIROCCO	EOS	TIGUAN; AMAROK (ПИКАП)	SHARAN; TOURAN; CADDY
VW	5			TOUAREG	MULTIVAN (T5); ROUTAN
VW	6	PHAETON			

Методика разделения легковых автомобилей по группам износа

Группы износа приблизительно (не строго) соответствуют принятой в Европе классификации легковых автомобилей в зависимости от габаритных размеров кузова автомобиля ([таблица 7.3.1](#)), что позволяет определять аналоги для малораспространенных или новых моделей автомобилей.

Таблица П 7.3.1. Основные признаки групп износа легковых автомобилей

Таблица П 7.3.1

Группа износа	Класс автомобиля по европейской классификации		Габаритные размеры кузова, м	
	Обозначение	Название	длина	ширина
1	A	Класс "Мини"	до 3,6	до 1,6
2	B	Особо малый класс	3,6-3,9	1,5-1,7
3	C	Низший средний класс	3,9-4,4	1,6-1,75
4	D	Средний класс	4,4-4,7	1,7-1,8
5	E	Высший средний класс	свыше 4,6	свыше 1,7
6	F	Класс "Люкс"	свыше 4,6	свыше 1,7

Указанные диапазоны габаритных размеров являются ориентировочными.

При отнесении легкового автомобиля к той или иной группе износа следует ориентироваться на уже имеющуюся классификацию. Отнесение автомобиля к группе износа проводится в следующей последовательности:

1. Оцениваются габаритные размеры: 1 - длина, 2 - ширина, 3 - высота и тип кузова.

При оценке габаритных размеров эксперт должен учитывать тенденции в автомобилестроении. Например, на момент издания МР автомобили новой модели, как правило, превышают по габаритным размерам автомобили предыдущей модели того же класса. Другими словами, необходимо учитывать преемственность модели, ориентируясь на предложенную классификацию.

В представленной классификации в группах по износу наибольшее распространение имеют определенные типы кузовов. Например, в 1-й группе и, в значительной мере, во 2-й группе - преобладают автомобили с кузовами хэтчбек, в 6-й группе и, в значительной мере, в 5-й - седан. Поэтому, если модель выпускается с различными типами кузовов, то при отнесении ее к группе износа необходимо ориентироваться на типы кузовов, характерные для рассматриваемых групп (даже если у конкретного автомобиля кузов другого типа). Если же в рассматриваемой группе нет явного преимущества у кузовов определенного типа, то для конкретной модели, выпускающейся с различными типами кузовов, необходимо ориентироваться на тип кузова с меньшими габаритными размерами.

2. Оцениваются технические характеристики двигателя (рабочий объем, мощность). Необходимо принимать во внимание диапазон характеристик производственной линейки двигателей, устанавливаемых на автомобилях данной модели (минимальные и максимальные значения рабочих объемов и мощностей).

3. В случаях появления автомобилей от нового производителя (появления нового "бренда"), кардинального обновления модельного ряда, появления новых моделей, нетипичных для конкретного производителя, иногда не представляется возможным категорично отнести автомобиль к категории по износу, руководствуясь только техническими характеристиками по вышеприведенной методике. В таких случаях эксперт может принимать во внимание диапазон цен на новые автомобили данного модельного ряда и имидж марки и модели, поскольку данные критерии косвенно тоже характеризуют качество автомобилей.

Следует учитывать, что на стоимость автомобиля существенно влияет стоимость установленного на нем дополнительного оборудования, поэтому при сравнении необходимо сопоставлять цены на базовые комплектации автомобилей. Автомобили, выпускаемые по лицензии под другой маркой, следует классифицировать так же, как прототип (например: Опель Кадетт - Дэу Нексия).

Таблица П 7.4. Показатели износа на 1000 км пробега для мототехники

Таблица П 7.4

Вид мототехники	Категория	Значения показателя износа по категориям, % на 1000 км	
		Мототехника отечественного производства	Мототехника иностранного производства
Мопеды, мокики, минимокики (объем двигателя до 50 см ³)	I	3,61	2,15
Мотоциклы (объем двигателя свыше 50 см ³ до 350 см ³)	II	2,22	1,68
Мотоциклы (объем двигателя свыше 350 см ³)	III	1,30	1,20

Приложение 8. Показатели износа (старения) АМТС за 1 год эксплуатации в зависимости от среднегодового пробега

Приложение 8

Таблица П 8.1. Показатели износа (старения) за 1 год эксплуатации для легковых автомобилей

Таблица П 8.1

Категория	Значения показателей износа (старения) за 1 год эксплуатации в зависимости от среднегодового пробега, %									
	Средне-годовой пробег, тыс.км	До 5	5-10	10-15	15-20	20-25	25-30	30-35	35-40	Св. 40
1	Интервал	2,4-1,9	1,9-1,7	1,7-1,5	1,5-1,3	1,3-1,2	1,2-1,1	1,1-1,0	1,0-0,9	0,9
	Среднее	2,15	1,8	1,6	1,4	1,25	1,15	1,05	0,95	0,9
2	Интервал	2,2-1,7	1,7-1,5	1,5-1,3	1,3-1,2	1,2-1,1	1,1-1,0	1,0-0,9	0,9-0,8	0,8
	Среднее	1,95	1,6	1,4	1,25	1,15	1,05	0,95	0,85	0,8
3	Интервал	2,0-1,6	1,6-1,4	1,4-1,2	1,2-1,1	1,1-1,0	1,0-0,9	0,9-0,8	0,8-0,7	0,7
	Среднее	1,8	1,5	1,3	1,15	1,05	0,95	0,85	0,75	0,7
4	Интервал	1,9-1,5	1,5-1,3	1,3-1,1	1,1-1,0	1,0-0,9	0,9-0,8	0,8-0,7	0,7-0,6	0,6
	Среднее	1,7	1,4	1,2	1,05	0,95	0,85	0,75	0,65	0,6
5	Интервал	1,8-1,4	1,4-1,2	1,2-1,0	1,0-0,9	0,9-0,8	0,8-0,7	0,7-0,6	0,6-0,5	0,5
	Среднее	1,6	1,3	1,1	0,95	0,85	0,75	0,65	0,55	0,5
6	Интервал	1,7-1,3	1,3-1,1	1,1-0,9	0,9-0,8	0,8-0,7	0,7-0,6	0,6-0,5	0,5-0,4	0,4
	Среднее	1,5	1,2	1,0	0,85	0,75	0,65	0,55	0,45	0,4

Таблица П 8.2. Показатели износа (старения) за 1 год эксплуатации для мототехники

Таблица П 8.2

Рабочий объем	Значения показателей износа (старения) за 1 год эксплуатации в зависимости от среднегодового пробега, %									
	Средне- годовой пробег, тыс.км	До 1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-8	8- 10	Св.10
До 350	Интервал	4,0	4,0- 3,8	3,8- 3,6	3,6- 3,2	3,2- 2,6	2,6- 2,0	2,0- 1,4	1,4- 0,8	0,8
	Среднее	4,0	3,9	3,7	3,4	2,9	2,3	1,7	1,1	0,8
Св. 350	Интервал	3,5	3,5- 3,3	3,3- 3,1	3,1- 2,7	2,7- 2,3	2,3- 1,9	1,9- 1,3	1,3- 0,7	0,6
До 750	Среднее	3,5	3,4	3,2	2,9	2,5	2,1	1,6	1,0	0,6
Св. 750	Интервал	3,0	3,0- 2,8	2,8- 2,6	2,6- 2,2	2,2- 2,0	2,0- 1,8	1,8- 1,2	1,2- 0,6	0,4
	Среднее	3,0	2,9	2,7	2,4	2,1	1,9	1,5	0,9	0,4

Приложение 9. Величина износа дорожно-строительной техники, %

Приложение 9

Таблица П 9.1. Показатели износа (старения) по годам для дорожно-строительной техники

Таблица П 9.1

Виды техники	Возраст, лет							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Автогрейдеры	6	18	33	40	60	72	85	90
Погрузчики фронтальные одноковшовые	8	22	29	46	52	68	75	88
Экскаваторы одноковшовые	4	8	12	15	30	54	67	75
Дорожные катки	4	8	12	18	39	50	75	85
Прочая дорожно-строительная техника	5	8	16	28	44	62	76	87

**Приложение 10. Среднегодовые пробеги.
Рекомендации по расчету среднегодового
пробега АМТС**

Приложение 10

**Таблица П 10.1. Среднегодовые пробеги и пробеги с
начала эксплуатации легковых автомобилей
отечественного производства (Россия и СССР),
эксплуатирующихся на территории Российской
Федерации**

Таблица П 10.1

Год эксплуатации	Среднегодовой пробег $\Pi_{\text{сг}}$, тыс.км	Возраст транспортного средства $T_{\text{ф}}$, лет	Пробег с начала эксплуатации $L_{\text{ф}}$, тыс.км
1	15,0	1	15,0
2	15,0	2	30,0
3	14,0	3	44,0
4	12,0	4	56,0
5	10,0	5	66,0
6	10,0	6	76,0
7	10,0	7	86,0
8	10,0	8	96,0
9	9,0	9	105,0
10	9,0	10	114,0
11	9,0	11	123,0
12	9,0	12	132,0
13	8,0	13	140,0
14	8,0	14	148,0
15	8,0	15	156,0
16	8,0	16	164,0
17	8,0	17	172,0
18	8,0	18	180,0
19	8,0	19	188,0
20	7,0	20	195,0
21 (и более)	7,0		

Таблица П 10.2. Среднегодовые пробеги и пробеги с

**начала эксплуатации легковых автомобилей
импортного производства, эксплуатирующихся на
территории Российской Федерации**

Таблица П 10.2

* Если дата ввоза автомобиля на территорию РФ неизвестна либо нет информации о стране вывоза автомобиля, то расчет следует проводить по [таблице П 10.1](#), среднегодовые пробеги на территории РФ.

Год эксплуатации	Среднегодовой пробег, тыс.км	Возраст транспортного средства T_{ϕ} , лет	Пробег с начала эксплуатации L_{ϕ} , тыс.км
1	15,0	1	15,0
2	15,0	2	30,0
3	14,0	3	44,0
4	14,0	4	58,0
5	14,0	5	72,0
6	13,0	6	85,0
7	12,0	7	97,0
8	12,0	8	109,0
9	11,0	9	120,0
10	10,0	10	130,0
11	10,0	11	140,0
12	10,0	12	150,0
13	10,0	13	160,0
14	9,0	14	169,0
15	9,0	15	178,0
16	9,0	16	187,0
17	8,0	17	195,0
18	8,0	18	203,0
19	8,0	19	211,0
20	8,0	20	219,0
21 (и более)	8,0		

Таблица П 10.3. Значения среднегодовых пробегов

**грузовых автомобилей отечественного производства
(Россия и СССР) для различных видов перевозок на
территории Российской Федерации**

Таблица П 10.3

N	Модель	Среднегодовой пробег, тыс.км			
	автомобиля	Городские перевозки	Пригородные перевозки	Междугородные перевозки	Сельскохозяйственные перевозки
Бортовые автомобили					
1	УАЗ-451ДМ	33	47		
2	ГАЗ-52-04	39	65		44
3	ГАЗ-53А	36	62		40
4	ГАЗ-53-12	35	61		40
5	ЗИЛ-130-80	35	60	109	36
6	ЗИЛ-130Г-80	35	60	109	35
7	ЗИЛ-133ГЯ	30	55	102	29
8	КамАЗ-5320	32	58	100	32
9	КамАЗ-53212	30	55	100	
10	МАЗ-5335	32	56	101	
11	КрАЗ-257Б1	28	51	87	
12	УАЗ-452Д		49		29
13	ГАЗ-66-11		67		47
14	ЗИЛ-131		58		38
15	Урал-375ДМ1		60		37
16	Урал-4320		61		38
17	Урал-375НМ		57		33
18	Урал-43202		59		34
19	Урал-377Н		57	99	32

20	КамАЗ-4310		59		35
21	КрАЗ-255Б1		55		
22	КрАЗ-260		56		

Автопоезда

23	ЗИЛ-130В1-80 с ОДАЗ-885	31	54	102	30
24	КАЗ-608В1 с КАЗ-717	27	47	94	
25	КамАЗ-5410 с ОДАЗ-9370	26	48	98	22
26	КамАЗ-54112 с ОДАЗ-9385	24	43		
27	МАЗ-5429 с МАЗ-93801	26	47		
28	МАЗ-504В с МАЗ-93971	24			
29	МАЗ-5432 с МАЗ-93971	25			
30	ЗИЛ-130-80 с ГKB-817	23	44		
31	ЗИЛ-133ГЯ с ГKB-8350	21	40		
32	КамАЗ-5320 с ГKB-8350	21	42		
33	КамАЗ-53212 с ГKB-8352	19	38		
34	МАЗ-6335 с МАЗ-8926	20			
35	МАЗ-5335 с МАЗ-8926		39		

* Нумерация соответствует оригиналу. - Примечание изготовителя базы данных.

Автомобили-фургоны

45	ИЖ-2715-01-014	37			
46	Семейство Газель и Соболь	33			
47	ИЖ-27151-01-014	37			
48	Москвич-2733	36			
49	Москвич-2734	36			
50	ЕрАЗ-762В	30			25
51	ЕрАЗ-762ВР	33			27
52	ЕрАЗ-762ВН	32			26
53	УАЗ-451М	30			
54	ГЗСА-891	26	51		21
55	ИАЧ	27	52		
56	ЛуМЗ-890Б	23	46	97	
57	ГЗСА-3702	27	52		
58	ГЗСА-950	24	48		
59	ГЗСА-3704	22	47		16
60	ГЗСА-37121	26	51		
61	ГЗСА-37112	24	48		
62	ГЗСА-893А	29	56		
63	ГЗСА-3718		53		
64	ЛуМЗ-890Б с ОДАЗ-8930		34	84	
65	МАЗ-5429 с ОДАЗ-795		38	88	

66	КамАЗ-5410 с ОдАЗ-9772		39	89	
67	УАЗ-452				27
Автомобили-цистерны					
68	3611	43	69		36
69	4610	40	66		34
70	ТСВ-6	40	66		34
71	9674	29	52	100	22
72	К 1040-2Э	34	57		
73	ТЦ-10	34	57		
74	ТЦ-11	28	51		
75	ТЦ-2А	21	41		
76	ВЦПП-10А	13			
77	Ш4-ВЦП-12	13	31		
78	АЦПТ-6,2		39	78	
79	Г6-ОПА- 15,5/1		36	75	
80	АЦПТ-11		31	69	
81	РЗ-АЦПТ- 11,5		31	70	
82	Г6-ОПА-15,5		28	66	
83	АВЦ-1,7				41
84	АВВ-3,6 А				36
85	АЦПТ-5				35
86	АЦПТ-1,7				18
87	АЦПТ-2,1А				16

Автомобили для контейнерных перевозок					
Масса брутто контейнера 0,625 т					
88	ГАЗ-52-04	31			
89	ГАЗ-53-12	25			
90	ГАЗ-53-06 с ЦКТБ-А-402	22	45		
91	ЦПКТБ-А853	25			
92	ЗИЛ-130-80		51		
Масса брутто контейнера 1,25 т					
93	ГАЗ-52-04	41			
94	ГАЗ-53-12	31			
95	ЗИЛ-130-80	31	51		
96	ЗИЛ-130В1-80 с ЦПКТБ-А-441		36		
97	ГАЗ-52-06 с ЦПКТБ-А-402	25	49		
98	ЦПКТБ-А853	35			
Масса брутто контейнера 2,5 т					
99	ГАЗ-52-04	36			
100	ГАЗ-53-12	27			
101	ЗИЛ-130-80	26	52		
102	ЗИЛ-130В1-80 с ОДАЗ-885		49		
103	ЗИЛ-130-80 с ГKB-817			95	
104	ЗИЛ-130В1-80 с ЦПКТБ-А-441		37		

105	ГАЗ-52-06 с ЦКТБ-А-402	25			
106	КамАЗ-5320 с ГKB-8350		36	95	
107	КАЗ-608В1 с КАЗ-717			96	
108	КамАЗ-5410 с ОдАЗ-9370		39	98	

Масса брутто контейнера 5 т

109	ЗИЛ-130-80	34	61		
110	ЗИЛ-130-80 с ГKB-817		52	101	
111	ГАЗ-52-06 с ЦКТБ-А-402				
112	КАЗ-608В1 с КАЗ-717		49	96	
113	КамАЗ-5410 с ОдАЗ-9370		47	98	
114	КамАЗ-5320 с ГKB-8350			95	

Масса брутто контейнера 20 т

115	МАЗ-504В с ЧМЗАП-9985	20	42	100	
116	МАЗ-6422 с МАЗ-9389	13	30	94	

Автопоезда-тяжеловесы и лесовозы

117	КрАЗ-258Б1 с ЧМЗАП-5523А	21	34	53	
118	КрАЗ-255Б1 с ЧМЗАП-5208	15	25	42	
119	КрАЗ-255Б1 с ЧМЗАП-5212А	13	24	41	

120	КрАЗ-255Б1 (2 авт.) с ЧМЗАП-5530	6	10	17	
121	МАЗ-509А с 9383				66 (лес.)
122	КрАЗ-255Л1 с 9383				63 (лес.)

Таблица П 10.4. Значения среднегодовых пробегов грузовых автомобилей в Германии

Таблица П 10.4

Тип грузового автомобиля	Полная масса автомобиля, тонн	Среднегодовой пробег, тыс.км		
		Городские и пригородные перевозки	Междугородные перевозки	Перевозка грузов в строительной зоне
Грузовые автомобили	2,80-4,99	33,0	66,0	
	5,00-7,49	36,0	70,0	28,0
	7,50-10,99	43,0	76,0	
	11,00-15,99	49,0	91,0	
	16,00 и выше	68,0	140,0	
Автомобили- Самосвалы	5,00-7,49			28,0
	7,50-15,99	45,0	65,0	35,0
	16,00 и выше	60,0	120,0	45,0
Самосвалы полноприводные	7,50-15,99	40,0	50,0	30,0
	16,00 и выше	50,0	70,0	40,0
Бетономесители		45,0		35,0

Таблица П 10.5. Среднегодовые пробеги автобусов на территории Российской Федерации

Таблица П 10.5

Тип транспортного средства	Вид перевозок	Среднегодовой пробег, тыс.км
Автобусы отечественные	Междугородные	80,0
	Пригородные	65,0
	Городские	50,0
	Сельские	35,0
Автобусы импортные	Междугородные	105,0
	Пригородные	80,0
	Городские	60,0
Автобусы отечественные и импортные	Ведомственные	40,0

Таблица П 10.6. Среднегодовые пробеги транспортных средств за рубежом

Таблица П 10.6

N	Страна	Среднегодовой пробег, тыс.км			
		Грузовые автомобили	Легковые автомобили	Мотоциклы	Автобусы
1	Австрия	29,5	9,2	0,3	48,6
2	Болгария	29,8	7,2	-	100,5
3	Чешская Республика	34,6	6,1	0,8	32,8
4	Дания	20,6	19,3	6,0	34,8
5	Финляндия	23,1	18,9	14,1	78,2
6	Франция	-	14,1	-	29,0
7	Ирландия	16,5	24,4	11,0	66,8
8	Израиль	33,1	17,2	16,8	65,8
9	Италия	-	10,1	5,4	20,5
10	Литва	20,1	-	-	11,2
11	Люксембург	17,9	-	-	-
12	Нидерланды	18,5	14,3	4,1	49,2
13	Норвегия	10,8	14,4	17,9	12,0
14	Словения	51,9	25,2	6,7	115,8
15	Швеция	22,7	16,1	9,2	56,0
16	Швейцария	-	13,9	3,9	-
17	Турция	15,3	6,4	-	9,4
18	Великобритания	27,5	16,4	6,7	30,8
19	Германия (средние значения)	29,6	12,7	3,9	42,2
20	США	61,7	18,5	4,1	14,6

**Таблица П 10.7. Среднегодовые пробеги для
мототехники**

Таблица П 10.7

Вид мототехники	Категория	Среднегодовой пробег, тыс.км	
		Мототехника отечественного производства	Мототехника иностранного производства
Мопеды, мокики, мини мокики (объем двигателя до 50 см ³)	I	2,77	3,72
Мотоциклы (объем двигателя свыше 50 см ³ до 350 см ³)	II	4,50	5,96
Мотоциклы (объем двигателя свыше 350 см ³)	III	7,70	8,34

**Приложение 11. Коэффициенты приведения
цен на модели АМТС, снятых с
производства, к ценам выпускаемых
моделей АМТС**

Приложение 11

**Таблица 11.1. Коэффициенты приведения цен на
модели АМТС, снятых с производства, к ценам
выпускаемых моделей АМТС**

Таблица 11.1

[illegible]

ВАЗ: семейство "Классика"	21074-40 (1.6 л.)				1.00								
	21074-30 (1.6 л., ≈ до июн'12)			1.00	0.97								
	21074-21 (1.6 л., впрыск, ≈ до фев'08)		1.00	0.96	0.93								
	21074-01 (1.6 л., карб., ≈ до окт'06)		0.92	0.89	0.86								
	21070 (карб.)		0.91	0.88	0.85								
	21054-30 (1.5 л., ≈ до фев'09)		1.00	0.95	0.92								
	21053-21 (1.5 л., впрыск, ≈ до фев'08)	1.00	0.96	0.91	0.88								
	21053-01 (1.5 л., карб., ≈ до окт'06)	0.90	0.87	0.82	0.79								
	2105	0.89	0.86	0.81	0.78								
	21051	0.86	0.83	0.78	0.76								
	2106	0.90	0.87	0.82	0.79								
	21063	0.89	0.86	0.81	0.78								
	2103	0.86	0.83	0.78	0.76								
	21011, 21013	0.79	0.76	0.72	0.70								
	2101	0.72	0.69	0.66	0.63								
	21041-30 (1.6 л., ≈ до март'11)		1.00	1.11	1.08								
	21041-20 (1.6 л., ≈ до июн'08)	1.00	0.99	1.11	1.07								
	21043-02 (1.5 л., ≈ до фев'07)	1.00	1.00	0.99	1.11	1.07							

	2104	0.99	0.99	0.98	1.09	1.06							
	2102	0.83	0.83	0.82	0.92	0.89							
ВАЗ: Нива	21214-40 (1.7 л., впрыск)				1.00								
	21214-20 с ГУР (1.7 л., впрыск, ≈ до июн'12)			1.00	1.00								
	21214-20 (1.7 л, впрыск, ≈ до дек'07)		1.00	0.89	0.89								
	21213-00 Б 1.7 л., 81 л.с., карб., ≈ до май'03	1.00	1.00	0.89	0.89								
	2121	0.85	0.85	0.76	0.76								
	21310-41 Б 1.7 л., 81 л.с.			1.00									
	2131-21 Б 1.7 л., 81 л.с., ≈ до дек'05		1.00	0.98									
	21310-01 Б 1.7 л., 81 л.с., ≈ до янв'04	1.00	0.98	0.96									
	2131 Б 1.7 л., 81 л.с., ≈ до май'02	0.97	0.95	0.93									
	21312 ЭСУД Б 1.7 л., 81 л.с. ≈ до июн'03	-	0.88	0.86									
ВАЗ 2120 Надежда	2120-22 (- 015-22) Надежда Б 1.7 л., 81 л.с.	1.00											
	2120 Надежда Б 1.7 л., 81 л.с., ≈ до апр'03	0.96											
ВАЗ: семейство	ВАЗ-21703-01 Приора сед. (1.6 л., 98 л.с.)					1.00							

21101-51 (1.6 л., 90 л.с., ≈ до июн'07)				1.00	0.88							
21101-01 (1.6 л., 90 л.с., ≈ до фев'06)			1.00	0.98	0.86							
21102-01 (1.5 л., 76 л.с., ≈ до май'05)		1.00	0.97	0.96	0.84							
21102-00 (1.5 л., 76 л.с., ≈ до авг'03)		0.97	0.94	0.93	0.82							
21104-51 (1.6 л., 90 л.с., ≈ до июн'07)				1.00	0.91							
21104-01 (1.6 л., 90 л.с., ≈ до фев'06)			1.00	0.98	0.90							
21103-01 (1.5 л., 94 л.с., ≈ до апр'05)		1.00	0.97	0.95	0.87							
21103-00 (1.5 л., 94 л.с., ≈ до апр'04)	1.00	0.96	0.93	0.91	0.83							
2110-00 (1.5 л., 69 л.с., ≈ до дек'01)	0.96	0.92	0.89	0.87	0.80							
21108 Премьер (1.6 л., 91 л.с., ≈ до июн'07)	-	-	-	-	1.19							
21108 Премьер (1.8 л., 98 л.с., ≈ до июн'07)	-	-	-	-	1.29							
ВАЗ-21713-01 Prіora ун. (1.6 л., 98 л.с., ≈ до окт'10)					1.00	1.03						
ВАЗ-21703-01 Prіora сед. (1.6 л., 98 л.с., ≈ до окт'10)				1.00	0.97	1.00						
21114-51 (1.6 л., 90 л.с.)			1.00	0.98	0.95							

21114-01 (1.6 л., 90 л.с., ≈ до фев'06)		1.00	0.98	0.97	0.94							
21113-00 (1.5 л., 94 л.с., ≈ до дек'04)		0.94	0.93	0.91	0.88							
21112-51 (1.6 л., 80 л.с., ≈ до янв'09)			1.00	0.95	0.92							
21112-00 (1.6 л., 90 л.с., ≈ до фев'06)		1.00	0.98	0.94	0.91							
21110-00 (1.5 л., 76 л.с., ≈ до дек'04)	1.00	0.97	0.95	0.90	0.88							
21111-00 (1.5 л., 76 л.с., ≈ до апр'01)	1.00	0.97	0.95	0.90	0.88							
ВАЗ-21723-01 Priora хет. (1.6 л., 98 л.с.)					1.00							
21121-51 (1.6 л., 90 л.с., ≈ до янв'09)				1.00	0.93							
21121-01 (1.6 л., 90 л.с.)			1.00	0.98	0.92							
21122-01 (1.5 л., 76 л.с., ≈ до янв'05)		1.00	0.95	0.94	0.87							
21122-00 (1.5 л., 76 л.с., ≈ до янв'04)		0.96	0.91	0.90	0.84							
21124-51 (1.6 л., 90 л.с., ≈ до янв'09)				1.00	0.95							
21124-01 (1.6 л., 90 л.с., ≈ до фев'06)			1.00	0.98	0.93							
21120-01 (1.5 л., 90 л.с., ≈ до дек'04)		1.00	0.97	0.95	0.90							
2112-00 (1.5 л., 94 л.с.)		1.00	0.97	0.95	0.90							

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

31514-017 Б 2.4 л., 76 л.с., ≈ до июл'04			1.00	0.70	0.69	0.65	0.79	0.61	0.61	0.61	0.58	
315142-017 Б 2.4 л., 92 л.с., ≈ до март'04		1.00	0.94	0.66	0.65	0.61	0.74	0.58	0.57	0.57	0.55	
31514-037 Б 2.4 л., 92 л.с., ≈ до ноя'02	1.00	1.07	1.00	0.70	0.69	0.65	0.79	0.61	0.61	0.61	0.58	
31514 Б 2.4 л., 92 л.с., ≈ до авг'01	1.00	1.07	1.00	0.70	0.69	0.65	0.79	0.61	0.61	0.61	0.58	
3151 Б 2.4 л., 92 л.с., ≈ до март'99	0.96	1.03	0.96	0.68	0.67	0.63	0.76	0.59	0.58	0.58	0.56	
469Б	0.64	0.68	0.63	0.45	0.44	0.42	0.50	0.39	0.39	0.39	0.37	
ГАЗ-69	0.40	0.43	0.40	0.28	0.28	0.26	0.32	0.25	0.24	0.24	0.23	

Приложение 12. Пример определения стоимости легкового автомобиля

Приложение 12

1. Задание на исследование

Объект исследования (оценки): автомобиль ВАЗ 21074 2007 года выпуска vin ХТА2107407XXXXXX, в стандартной комплектации.

Дата определения стоимости (оценки): 10.10.2010.

Дата производства экспертизы: 10.10.2012.

2. Для исследования представлено:

2.1. Заявление от 08.10.2012.

2.2. Свидетельство о регистрации 78УВ534678 на автомобиль ВАЗ 21074 vin ХТА2107407XXXXXX (копия).

3. Исследование проводится на основании нормативной документации и информационных источников:

3.1. Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки (Методические рекомендации для судебных экспертов). - М.: РФЦСЭ, СЗРЦСЭ, 2013.

3.2. "Цены на отечественные автотранспортные средства, автокраны, автопогрузчики, трактора и двигатели". - М.: ПРАЙС-Н, октябрь 2010 года.

3.3. Специализированные периодические издания за октябрь 2010 года: "Реклама-Шанс", "Из рук в руки", "Пикап", "Лучший выбор".

4. Процедура и этапы исследования

Определение рыночной стоимости ТС выполнялось по следующим этапам:

4.1. Изучение представленной заказчиком информации в целях получения сведений, влияющих на стоимость объекта исследования.

На этом этапе были определены основные конструктивные характеристики объекта исследования, определена степень его износа.

4.2. Сбор общих рыночных данных и их анализ.

На этом этапе были собраны и проанализированы данные об аналогичных транспортных средствах, предложенных к продаже на первичном и вторичном рынке г.Санкт-Петербурга.

Анализ рынка объекта исследования в полном объеме не выполнялся, так как оценка является ретроспективной и оценка степени влияния рыночной ситуации для прогноза стоимости объекта оценки не требуется.

4.3. Применение подходов к оценке ТС. Для определения рыночной стоимости ТС рассматриваются три классических подхода (затратный, сравнительный и доходный).

Сравнительный подход - совокупность методов оценки, основанных на сравнении объекта оценки с аналогичными объектами, представленными на свободном конкурентном рынке.

Доходный подход - совокупность методов оценки, основанных на определении ожидаемых доходов от объекта оценки. Надежные данные, на основании которых можно было бы спрогнозировать потоки доходов и расходов, генерируемых объектом оценки, в распоряжении оценщика отсутствуют, поэтому в настоящем отчете доходный подход для определения рыночной стоимости транспортного средства не применялся.

Затратный подход - совокупность методов оценки, основанных на определении затрат, необходимых для восстановления либо замещения объекта оценки. При этом под полной восстановительной стоимостью понимают стоимость создания в текущих ценах полной новой копии оцениваемого объекта с использованием таких же материалов, стандартов, дизайна и с тем же качеством работ (со всеми недостатками); под стоимостью замещения понимают стоимость создания в текущих ценах объекта, имеющего эквивалентную полезность с объектом оценки, но созданного из современных материалов и в соответствии с современными стандартами и дизайном.

4.4. Если при определении стоимости объекта оценки использовалось несколько подходов, то результаты, полученные по каждому из них, согласовываются. Целью согласования является определение наиболее вероятной стоимости объекта оценки через взвешивание преимуществ и недостатков примененных подходов. Согласование позволяет определить окончательную величину стоимости.

5. При исследовании предоставленных заказчиком документов и сведений экспертом приняты следующие качественные и количественные характеристики объекта исследования:

5.1. В свидетельстве о регистрации 78PY355966, выданном ОАО "Автоваз" 03.04.2007, записано:

Марка, модель ТС: ВАЗ 21074; дата выпуска: 2007 год; идентификационный номер (VIN): ХТА2107407XXXXXX; кузов N ХТА2107407XXXXXX; модель, N двигателя: 3945304; цвет окраски: красный. Государственный регистрационный знак С554СК98. Собственник (владелец): Тимофеев Петр Ильич.

5.2. Состояние транспортного средства на момент исследования можно охарактеризовать как удовлетворительное, пробег автомобиля на октябрь 2010 года составлял 50 тыс.км Оборудован инжекторным двигателем. Установлена сигнализация.

6. Определение рыночной стоимости

6.1. В рамках затратного подхода рыночная стоимость автомобиля определялась как восстановительная стоимость с учетом совокупного износа (физического /эксплуатационного/, функционального, экономического):

6.1.1. Расчетный эксплуатационный износ:

$0,35\% \times 50 + 1,2\% \times 3,5 = 21,7\%$,

где 0,35% - показатель износа автомобиля на 1000 км пробега;

14,3 - среднегодовой пробег автомобиля, тыс.км;

3,5 - число лет эксплуатации автомобиля до даты оценки;

1,2% - показатель старения автомобиля за год эксплуатации, соответствующий среднегодовому пробегу 14,3 тыс.км.

6.1.2. В связи с тем, что на момент определения стоимости автомобиля данной модели были сняты с производства, необходимо определить цену нового аналогичного транспортного средства на дату оценки:

$$0,96 \times 208000,00 \text{ руб.} = 199680,00 \text{ руб.},$$

где 0,96 - коэффициент приведения цены автомобиля, снятого с производства, к цене автомобиля-аналога, выпускаемого на момент оценки;
208000,00 руб. - цена нового автомобиля-аналога.

6.1.3. Стоимость автомобиля после его продажи составит:

$$0,90 \times 199680,00 \text{ руб.} = 179712,00 \text{ руб.},$$

где 0,90 - коэффициент снижения цены автомобиля возраста до 5 лет после его продажи;

199680,00 руб. - цена нового автомобиля.

6.1.4. Стоимость автомобиля с учетом эксплуатационного износа составит:

$$179712,00 \text{ руб.} - (179712,00 \text{ руб.} \times 21,7\% / 100\%) = 140714,50 \text{ руб.}$$

6.2. В рамках сравнительного подхода рыночная стоимость автомобиля определялась методом прямого сравнения с близкими аналогами:

6.2.1. Экспертом выбраны следующие элементы сравнения оцениваемого автомобиля с близкими аналогами и их значения:

а) марка, модель - ВАЗ 21074;

б) дата выпуска - 2007 год.

6.2.2. В результате анализа публикаций объявлений о продаже за октябрь 2010 года по выбранным элементам сравнения из генеральной совокупности сформирована выборка из 5 предложений о продаже автомобилей на рынке города Санкт-Петербурга, аналогичных оцениваемому:

Таблица П 12.1. Описание объектов аналогов

Таблица П 12.1

Фактор	ОО	Аналог 1	Аналог 2	Аналог 3	Аналог 4	Аналог 5
Марка, модель	ВАЗ 21074	ВАЗ 21074	ВАЗ 21074	ВАЗ 21074	ВАЗ 21074	ВАЗ 21074
Местонахождение объекта	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург
Сделка или предложение		предложение	предложение	предложение	предложение	предложение
Тип продавца	физическое лицо	физическое лицо	физическое лицо	физическое лицо	физическое лицо	физическое лицо
Дата предложения	октябрь 2010	октябрь 2010	октябрь 2010	октябрь 2010	октябрь 2010	октябрь 2010
Пробег, км	50000	64000	65000	65000	60000	53000
Год выпуска	2007	2007	2007	2007	2007	2007
Состояние автомобиля	хорошее	хорошее	хорошее	хорошее	хорошее	хорошее
Исполнение автомобиля:						
Тип кузова	седан	седан	седан	седан	седан	седан
Тип двигателя	бензиновый, распределенный впрыск	бензиновый, распределенный впрыск	бензиновый, распределенный впрыск	бензиновый, распределенный впрыск	бензиновый, распределенный впрыск	бензиновый, распределенный впрыск
Рабочий объем двигателя, куб. см	1569	1569	1569	1569	1569	1569
Мощность двигателя, л.с.	74	74	74	74	74	74
Коробка передач	механическая	механическая	механическая	механическая	механическая	механическая
Привод	задний	задний	задний	задний	задний	задний
Тип эмали	без эффектов	без эффектов	без эффектов	без эффектов	без эффектов	без эффектов
Запрошенная продавцом стоимость, руб.		115000	120000	125000	125000	127000
Возможность торга		торг возможен	торг возможен	торг возможен	торг возможен	торг возможен
Источник информации сайт http://cars.auto.ru/cars/used/sale/...		.../29063282-814f.html	.../28846382-bf4a4.html	.../28490756-ecefc.html	.../12371213-e9b5a.html	.../12371213-d21aa.html

6.2.3. Поскольку пробеги аналогов отличаются от пробега объекта оценки, их стоимости были скорректированы:

Таблица П 12.2. Корректировка стоимостей объектов аналогов

Таблица П 12.2

Фактор	ОО	Аналог 1	Аналог 2	Аналог 3	Аналог 4	Аналог 5
Марка, модель	ВАЗ 21074	ВАЗ 21074	ВАЗ 21074	ВАЗ 21074	ВАЗ 21074	ВАЗ 21074
Местонахождение объекта	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург	Санкт-Петербург
Сделка или предложение		предложение	предложение	предложение	предложение	предложение
Тип продавца	физическое лицо	физическое лицо	физическое лицо	физическое лицо	физическое лицо	физическое лицо
Дата предложения	окт. 10	окт. 10	окт. 10	окт. 10	окт. 10	окт. 10
Пробег, км.	50000	64000	65000	65000	60000	43000
Запрошенная продавцом стоимость, руб.		115000.0	120000.0	125000.0	125000.0	127000.0
Год выпуска	2007	2007	2007	2007	2007	2007
Износ по пробегу, %	17,5%	22,4%	22,8%	22,8%	21,0%	15,1%
Срок эксплуатации, лет	3,5	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
Среднегодовой пробег, тыс.км	14,3	16,8	17,1	17,1	15,8	11,3
Износ по сроку эксплуатации, %	4,2%	4,4%	4,4%	4,4%	4,6%	5,3%
Суммарный износ, %	21,7%	26,8%	27,2%	27,2%	25,6%	20,4%
Корректировочный коэфф.		1,05	1,06	1,06	1,04	0,99
Откорректированная стоимость, руб.		120750,0	127200,0	132500,0	130000,0	125730,0

6.2.4. Для определения средней цены предложения отобраны пять значений цен: 120750,00 руб.; 127200,00 руб.; 132500,00 руб.; 130000,00 руб.; 125730,00 руб.

6.2.5. Средняя цена предложения составит:

$(120750,00 \text{ руб.} + 127200,00 \text{ руб.} + 132500,00 \text{ руб.} + 130000,00 \text{ руб.} + 125730,00 \text{ руб.}) / 5 = 127236,00 \text{ руб.}$

Прогнозируемая рыночная стоимость автомобиля (цена покупки) может быть скорректирована с учетом уторговывания и составит около 95% цены предложения, а именно: 120874,20 руб.

7. Согласование результатов

Целью согласования результатов является определение наиболее вероятной стоимости прав собственности на оцениваемые объекты, через взвешивание преимуществ и недостатков примененных подходов.

7.1. Преимущества и недостатки примененных подходов и методов оценивались по пятибалльной шкале по следующим критериям:

7.1.1. Достоверность информации, на основе которой проводилось исследование (K1):

При определении стоимости сравнительным подходом экспертом были использованы архивные источники сведений об аналогах, содержат краткое описание основных характеристик и состояния аналогов. Поэтому в момент проведения исследования проверить опубликованные сведения не представляется возможным. Информация, использованная в затратном подходе, сомнений у эксперта не вызывает.

С учетом сказанного, по данному критерию, эксперт присвоил подходам следующие веса:

$$V_{K1}^{3п} = 5; V_{K1}^{сп} = 3.$$

7.1.2. Достаточность информации, на основе которой проводилось исследование (K2):

При определении стоимости сравнительным подходом экспертом были использованы архивные источники сведений об аналогах, которые содержат краткое описание основных характеристик и состояния аналогов. Поэтому в достаточной степени оценить техническое состояние аналогов и уровень их оснащенности в момент проведения исследования не представляется возможным.

С учетом сказанного, по данному критерию, эксперт присвоил подходам следующие веса:

$$V_{K2}^{3п} = 5; V_{K2}^{сп} = 3.$$

7.1.3. Способность подхода (метода) учитывать конъюнктуру рынка (K3):

При определении стоимости сравнительным подходом используются сведения об аналогах, которые отражают тенденции вторичного рынка. В результате использования этих сведений можно получить сравнительно более точное представление о рыночной стоимости объекта, нежели при определении стоимости затратным подходом.

С учетом сказанного, по данному критерию, эксперт присвоил подходам следующие веса:

$$V_{K3}^{3п} = 2; V_{K3}^{сп} = 5.$$

7.1.4. Способность подхода (метода) учитывать влияние ценообразующих факторов, присущих объекту и его аналогам (K4):

По мнению эксперта, в данном случае ретроспективной оценки аналоги и объект оценки имеют тождественные потребительские свойства, условия реализации и местонахождение. Поэтому в данном случае примененные подходы в равной степени учитывают влияние ценообразующих факторов, присущих объекту и его аналогам.

С учетом сказанного, по данному критерию, эксперт присвоил подходам следующие веса:

$$V_{K4}^{3п} = 5; V_{K4}^{сп} = 5.$$

Результаты взвешивания примененных подходов отражены в [таблице П 12.3.](#)

Таблица П 12.3. Определение весов подходов

Критерий оценки	Присвоенные критериям баллы	
	Затратный	Сравнительный
Достоверность информации, на основе которой проводилось исследование (K_1)	5	3
Достаточность информации, на основе которой проводилось исследование (K_2)	5	3
Способность подхода (метода) учитывать конъюнктуру рынка (K_3)	2	5
Способность подхода (метода) учитывать влияние ценообразующих факторов, присущих объекту и его аналогам (K_4)	5	5
Сумма баллов по каждому подходу	17	16
Сумма баллов по всем подходам	33	
Вес подхода	0.52	0.48

7.2. Согласование результатов по подходам:

$$C_{\text{согласов}} = C_{\text{ЗП}} \times B_{\text{ЗП}} \times C_{\text{СП}} + B_{\text{СП}} = 140714,5 \text{ руб.} \times 0,52 + 120874,20 \text{ руб.} \times 0,48 = 131191,1 \text{ руб.}$$

7.3. Рыночная стоимость автомобиля ВАЗ 21074 vin ХТА2107407XXXXXXX, по состоянию на 10.10.2010 составляет - 131191,1 руб. (Сто тридцать одна тысяча сто девяносто один) руб.

Приложение 13. Оценка шин

Приложение 13

Состояние шин оценивается по следующим параметрам:

- дата изготовления (устанавливается по маркировке);
- глубина рисунка протектора и неравномерность его износа;
- механические повреждения, в том числе повреждения корда с изменением геометрических параметров шины.

Дефекты, при которых запрещена эксплуатация шин:

а) остаточная высота рисунка протектора менее:

- для легковых автомобилей - 1,6 мм;
- для грузовых автомобилей - 1,0 мм;
- для автобусов - 2,0 мм;
- для мотоциклов и мопедов - 0,8 мм;
- для прицепов - как для шин АМТС-тягача;

б) местные повреждения (пробои, порезы, разрывы), обнажающие корд, а также расслоение каркаса, отслоение протектора и боковины (устанавливается визуальным осмотром).

Определение износа шин в целях определения их стоимости

Износ шин складывается из износа по глубине протектора и по сроку эксплуатации.

Износ шин по глубине протектора:

$$I_{\text{шф}} = \left[(\Gamma_{\text{н}} - \Gamma_{\text{ф}}) / (\Gamma_{\text{н}} - \Gamma_{\text{д}}) \right] \times 100\% \text{ [\%]}, \text{ (П 9.1)}$$

где $\Gamma_{\text{н}}$ - глубина протектора новой шины, мм;

$\Gamma_{\text{ф}}$ - фактическая глубина протектора по беговой дорожке, имеющей максимальный износ, мм;

$\Gamma_{\text{д}}$ - минимально допустимая глубина протектора, мм.

Износ шин (снижение остаточного ресурса) по сроку эксплуатации: за 3 года эксплуатации ресурс шины снижается на 10%; при эксплуатации шины свыше 3 лет до 5 лет снижение ресурса составляет до 25%, свыше 5 лет - до 50%. Для шин, восстановленных наложением нового протектора, ресурс снижается на 50%.

В случае, когда шины АМТС имеют различный износ, расчет износа производится по каждой шине.

Маркировка шин

Шины обозначаются либо по европейскому стандарту, либо, реже, по американскому, либо по двойному, евро-американскому. Эти стандарты указываются на боковине шины буквенным обозначением.

Буква Е, обведенная в кружок, означает европейский стандарт, т.е. шина сертифицирована в соответствии со стандартами ECE (Economic Commission for Europe). Рядом в том же кружке ставят числа от 1 до 16 - код страны (16 европейских стран наделены правом проводить испытания и присваивать знак и номер технического контроля для автошин).

DOT - американский стандарт (Department of Transportation).

Двойное обозначение Е и DOT - шины классифицированы по европейскому и американскому стандартам.

Некоторые надписи на боковине шины:

- Radial - радиальная;
- Tubeless (TL) - бескамерная;
- Tube Type - камерная;
- Steel - металлокордный брекер;
- Steel Belted - стальная окантовка;
- Side Facing Inwards - сторона, обращенная внутрь;
- Side Facing Out - сторона, обращенная наружу;
- All Terrain (AT) - вездеходная;

для всесезонных шин

- All Seasons (AS) или Any Weather (AW) - все сезоны или любая погода;
- Road + Winter (R + W) - дорога + зима;

для зимних шин

- Mud + Snow (Winter) - грязь + снег (зима).

Некоторые модели шин имеют индикатор износа протектора - несколько меток (как правило, шесть) на каждой стороне шины в виде небольшого выступа на дне канавки протектора, задача которого показать допустимую степень износа шины. Если протектор стерся до этого места, шину надо менять. Метки обозначаются либо как TWI (Tread Wear Indicator), либо символом в виде стрелки.

Примеры маркировки в типоразмерной строке:

диагональная шина

175-13/6,95-13 И-166 78 S 169Бр125758,

где 175 и 6,95 - обозначение ширины профиля (определяется между наружными сторонами боковин), мм и дюймы;

13 - величина монтажного диаметра диска, дюймы;

И-166 - модель шины;

78 - индекс грузоподъемности - условное обозначение допустимой массы, приходящейся на шину;

S - скоростной индекс - условное обозначение максимально допускаемой скорости;

169 - дата выпуска - 16 неделя 1999 года;

Бр - обозначение завода-изготовителя;

125758 - порядковый номер шины;
радиальная шина
205/70R14 88Q,
где 205 - обозначение ширины профиля, мм;

70 - отношение высоты профиля к его ширине, %;

R - шина радиальной конструкции;

14 - величина монтажного диаметра диска, дюймы;

88 - индекс грузоподъемности - условное обозначение допустимой массы, приходящейся на шину;

Q - скоростной индекс - условное обозначение максимально допускаемой скорости;
радиальная грузовая шина
11,00R20(300R508),
где 11,00 и 300 - обозначение ширины профиля, дюймы и мм;

R - шина радиальной конструкции;

20 и 508 - величина монтажного диаметра диска, дюймы и мм.

Таблица П 13.1. Скоростные индексы шин

Таблица П 13.1

Скоростная категория	F	G	J	K	L	M	N	P
Максимальная скорость, км/ч	80	90	100	110	120	130	140	150
Скоростная категория	Q	R	S	T	H	V	W	Y
Максимальная скорость, км/ч	160	170	180	190	210	240	270	300

Таблица П 13.2. Индексы грузоподъемности шин

Таблица П 13.2

Индекс грузоподъемности	Допустимая масса, приходящаяся на шину, кг	Индекс грузоподъемности	Допустимая масса, приходящаяся на шину, кг	Индекс грузоподъемности	Допустимая масса, приходящаяся на шину, кг
50	190	78	425	106	950
51	195	79	437	107	975
52	200	80	450	108	1000
53	206	81	462	109	1030
54	212	82	475	110	1060
55	218	83	487	111	1090
56	224	84	500	112	1120
57	230	85	515	113	1150
58	236	86	530	114	1180
59	243	87	545	115	1215
60	250	88	560	116	1250
61	257	89	580	117	1285
62	265	90	600	118	1320
63	272	91	615	119	1360
64	280	92	630	120	1400
65	290	93	650	121	1450
66	300	94	670	122	1500
67	307	95	690	123	1550
68	315	96	710	124	1600
69	325	97	730	125	1650
70	335	98	750	126	1700

71	345	99	775	127	1750
72	355	100	800	128	1800
73	365	101	825	129	1850
74	375	102	850	130	1900
75	387	103	875	131	1950
76	400	104	900	132	2000
77	412	105	925	133	2060

Приложение 14. Идентификация АМТС

Приложение 14

Структура и содержание VIN определены международным стандартом ISO 3779-1983. Стандарт распространяется на автомобили, прицепы, мотоциклы и мопеды.

1. Структура VIN

1.1. VIN состоит из 17 знаков. За исключением последних четырех позиций, VIN имеет алфавитно-цифровую структуру. Используются только следующие цифры и буквы:

1234567890 ABCDEFGHJKLMNPRSTUWXYZ

Буквы I, O, Q не используются.

Для отделения друг от друга составных частей VIN изготовители вправе использовать разделительные знаки при условии, что последние не входят в число приведенных выше цифр и букв. В документы VIN вносится без каких бы то ни было промежутков.

Например: ¹

¹ Далее все пояснения приводятся применительно к указанному VIN.
JMBLNC14VKN400001

1.2. 17 знаков образуют 3 раздела:

JMB LNC14V KN400001

JMB - международный код изготовителя¹ (WMI²): первые 3 знака.

¹ Под "изготовителем" понимается лицо, фирма или компания, отвечающие за превращение разрозненных частей в единое работоспособное целое, т.е. за сборку автомобиля.

² World Manufacturers Identification - код, назначаемый изготовителю в целях его идентификации. Присваивается компетентным учреждением той страны, где зарегистрировано предприятие-изготовитель, в соответствии с международными правилами.

LNC14V - описательная часть (VDS¹): с четвертого по девятый - 6 знаков.

¹ Vehicle Description Section - раздел описывает основные свойства автомобиля.

KN400001 - указательная часть (VIS¹): последние 8 знаков.

¹ Vehicle Identification Section.

2. Методика расшифровки кода VIN

Основной подход при расшифровке кода VIN.

Расшифровка производится слева направо.

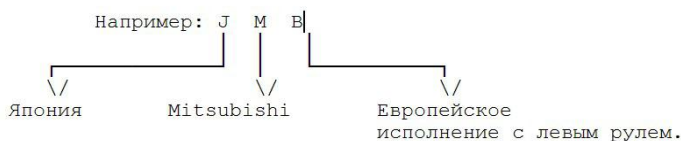
Поскольку практически каждый изготовитель имеет уникальную систему кодирования информации в VIN, то единого алгоритма расшифровки VIN не существует. По мере расшифровки применяется тот или иной способ декодирования, связанный, как правило, с определенным изготовителем.

2.1. Расшифровка раздела WMI.

Основные положения.

Раздел WMI состоит всегда из трех знаков. Первый знак, как правило, означает географическую зону, второй и третий - страну в пределах этой зоны, определенного производителя, тип автомобиля, может быть указание на исполнение рулевого управления.

Список географических зон, производителей и соответствующих им кодов WMI представлен в приложении 1 [4].

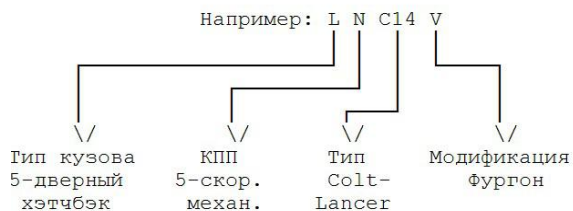


2.2. Расшифровка раздела VDS.

2.2.1. Основные положения.

Второй раздел VIN состоит из 6 знаков. Последовательность расположения знаков и смысл, вкладываемый в них, определяет сам производитель. Неиспользованные позиции изготовитель вправе заполнить выбираемыми по собственному усмотрению знаками.

2.2.2. После определения географической зоны и изготовителя (см. раздел II, п.1) для дальнейшей расшифровки VIN следует применить способ декодирования, присущий конкретному изготовителю, в данном случае Mitsubishi.



Поскольку практически каждый изготовитель имеет уникальную систему кодирования информации в VIN, то единого алгоритма расшифровки VIN не существует. В периодических справочных изданиях (например, [7]) приводится подробная расшифровка структуры раздела VDI и составляющих его знаков только по тем изготовителям, которые придерживаются постоянной системы кодирования VIN.

Задача автоматизации расшифровки VIN усложняется в силу того, что изготовители могут вводить дополнительные знаки, заполняя резервные позиции, или другим образом изменить способ кодирования.

2.3. Расшифровка раздела VIS.

2.3.1. Основные положения.

Последние 4 знака обязательно должны быть цифрами. В большинстве своем производители включают в VIS (10-я позиция VIN) знак, указывающий на год выпуска транспортного средства. Существует общепринятая система обозначений года выпуска, см. стр.10 [4]. Однако изготовители не обязаны как указывать год выпуска, так и использовать для его обозначения рекомендуемые знаки и позиции для них.

Указанный в VIS год выпуска, как правило, является "модельным годом" и может не совпадать с фактическим годом выпуска. Как правило, точную дату выпуска возможно установить только обратившись к базе данных завода - изготовителя.



2.4. Примеры расшифровки кода VIN.

Курсивом выделены особенности VINa.

1. WDB1240301A000001

WDB	- "Германия, изготовитель Даймлер Бенц"
124	- код серии "W124"
030	- тип двигателя, первая цифра "0" - бензиновый
1	- расположение рулевой колонки "левое"
A	- сборочный завод "Зиндельфинген/ФРГ"
000001	- номер изделия "000001"

Отсутствует указание года выпуска в явном виде.

2. WOL000058N2100098

WOL	- "Германия, изготовитель Адам Опель"
0000	- свободные позиции, могут быть заняты в будущем
58	- код модели "Опель/Vauxhall"
N	- год выпуска "1992"
2	- сборочный завод "Бохум/ФРГ"
100098	- номер изделия "100098"

3. JF1GC5AR0EB002001

J	- "Япония"
F	- Фуджи Хэви Индастриес и СУБАРУ
1	- модификация
G	- тип автомобиля
C	- тип кузова
5	- код двигателя
A	- год смены модели
R	- исполнение рулевого управления "правое"
O	- свободная позиция
E	- способ приготовления рабочей смеси "впрыск"
B	- код КПП
002001	- текущий номер изделия

VIN насыщен информацией.
Код года выпуска стоит на седьмой позиции.
Имеется свободная позиция.

Приложение 15. Пример акта осмотра транспортного средства

Приложение 15

ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
РОССИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

При Министерстве юстиции РФ

117571 г.Москва, Ленинский проспект, д.156

Тел.: _____

=====

АКТ ОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА К АКТУ
ЭКСПЕРТНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ N _____

Дата осмотра: " __ " ____ 201_ г.

Время начала осмотра: " __ " час. " __ " мин.

Время окончания осмотра: " __ " час. " __ " мин.

Место осмотра

Условия проведения осмотра:

Произведен осмотр транспортного
средства:

Собственник автомобиля (доверенное
лицо):

Адрес владельца (доверенного лица):

Марка, модель:

Гос. N

Год
выпуска:

Тип кузова:

Кузов
N

Шасси
N

Модель,
двигателя:

N

Тип
двигателя:

Рабочий объем:

куб.см

Пробег

Идентификационный номер
VIN:

Цвет:	Тип лакокрасочного	Тип ступеней:	КПП/кол-во
_____	_____	_____	_____

Паспорт транспортного средства (свидетельство о регистрации)
серия: _____

N _____

Комплектация:

Люк (элект., мех.)	Спойлер передний, задний	Сигнализация	Аэробег вод., пасс. бок.
ГУР (электро)	Круизконтроль	Навигация	Датчик дождя
АБС, ПБС	Накладки арок, порогов	Компьютер	Антенна, электрич.
Парктроник	Накладки окраш. хромированные	Электропривод пер. сидений	Катализатор
Багажник (релинги) крыши	Дисковые тормоза задние	Аудиосистема CD-changer, саббуфер, усилитель	Дефлекторы стекол
Тягово-сцепное уст-во	Спорт. сиденья	Регулировка фар	Дуга защитная
Зеркало заднего вида электрич., обогрев.	Натуральная кожа (салон)	Регулируемая подвеска	Полный привод
Тонированные стекла	Литые диски	Противотум. фары	Замок капота, КПП
Фары ксенон	Кондиционер, климат	Раздельная спинка задних сидений	Чехлы сидений
Омыватель, очиститель фар	Центральный замок	Многофункционал. дисплей	Система ночного видения
Обогрев сидений	Стеклопод. электро-пер./зад.	Газовое оборуд.	Система курсовой устойчивости

Осмотром установлено:

1. Дефекты эксплуатации:

2. Аварийные повреждения:

N	Наименование поврежденного элемента	Характеристика повреждения
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		

23		
24		
25		

Возможны скрытые дефекты:

Акт составлен по наружному осмотру. При осмотре присутствовали:

Владелец (доверенное
лицо)

Другие заинтересованные
лица

Эксперт

Приложение 16. Пример заключения
эксперта

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ

федеральное бюджетное учреждение
Северо-Западный региональный центр судебной экспертизы

=====

191104, Санкт-Петербург, ул.Некрасова, 8-10

телефон 273-25-39,
факс 579-32-77
e-mail: info@forensic-experts.ru

ПОДПИСКА ЭКСПЕРТА

Мне, сотруднику ФБУ Северо-Западный РЦСЭ Минюста России Ф.И.О., в связи с поручением произвести экспертизу по гражданскому делу N 2-3058/11 по иску Петровой Е.И. к ОСАО "РЕСО-Гарантия" начальником ФБУ Северо-Западный РЦСЭ Минюста России в соответствии со [ст.14 Федерального закона "О государственной судебно-экспертной деятельности в РФ"](#) разъяснены права и обязанности эксперта, предусмотренные [ст.ст.16 и 17 указанного закона](#) и [ст.85 ГПК РФ](#).

Об ответственности за дачу заведомо ложного заключения по [ст.307 УК РФ](#) предупрежден.

1 августа 2011 года

Эксперт: Ф.И.О.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТА

по гражданскому делу N 2-3058/11 по иску Петровой Е.И.
к ОСАО "РЕСО-Гарантия" о взыскании невыплаченной части
страхового возмещения

26 августа 2011 года

N XXXX/13-2

20 июля 2011 года в ФБУ Северо-Западный региональный центр судебной экспертизы МЮ РФ от Московского районного суда Санкт-Петербурга Каревой Г.Г. при определении от 7 июля 2011 года о назначении судебной автотовароведческой экспертизы по гражданскому делу N 2-3058/11 поступили:

1. Материалы гражданского дела N 2-3058/11 на 73 л.
Производство экспертизы поручено:

Ф.И.О., имеющему высшее техническое образование по специальности "Автомобили и автомобильное хозяйство", квалификацию инженера-механика (диплом Г-INXXXXXX) и судебного эксперта по специальностям и 13.4 "Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости", 19.3 "Исследование транспортных средств, в том числе с целью проведения их оценки" (свидетельство N XXX, срок действия до 05.04.2012), имеющему стаж экспертной работы с 1996 года.

Перед экспертом поставлен вопрос:

1. Какова стоимость восстановительного ремонта, в т.ч. с учетом износа, автомобиля MAZDA-3, госномер X000XX78, принадлежащего Петровой Евгении Ивановне, поврежденного в ДТП от 15 марта 2011 года, с учетом расценок на запасные части и ремонтные работы, сложившихся на станциях, являющихся официальными дилерами по данной марке автомобиля?

1. Объекты, представленные для производства исследования

1.1. Материалы гражданского дела N 2-3058/11 на 73 л.

1.2. Автомобиль Mazda 3, гос. регистр. знак X000XX78 и паспорт транспортного средства 25UEXXXXXX на него.

2. Нормативная документация и информационные источники

2.1. МР "Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки". - М.: РФЦСЭ, СЗРЦСЭ, 2009.

2.2. Программный продукт и база данных AudaShare 2.8 (3.931) для составления ремонтных калькуляций на восстановление автотранспортных средств по технологиям производителей. Номер лицензии RU-P-409-409332; сертификат N 271724/02.

2.3. [Правила установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств](#). Утверждены [Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 мая 2010 года N 361](#).

2.4. Данные дилерского центра "РОЛЬФ Лахта М" тел. 335-6777.

2.5. Данные дилерского центра ООО "Евросиб-Авто" тел. 740-2000.

2.6. Данные дилерского сервисного центра ООО "Автопойнт-Сервис" тел. 334-1414.

3. Исследование

3.1. Исследование представленных на экспертизу документов

3.1.1. В паспорте транспортного средства 25UEXXXXXX, выданном таможенным постом Морской порт Зарубино 17.05.2010, экспертом установлена следующая общая информация об автомобиле, имеющая значение для дачи заключения:

марка, модель: Mazda 3; год выпуска 2010; VIN: JMZBL12Z20XXXXXX; цвет: серебристый; г.р.з. X000XX78;

модель, N двигателя: Z6 881004. Бензиновый, рабочий объем 1598 куб.см, мощность 105 л.с. (77 кВт).

3.1.2. В справке о дорожно-транспортном происшествии от 15.03.2011 (копия на л.41 [1.1]) зафиксированы повреждения следующих элементов автомобиля Mazda 3 г.р.з. X000XX78:

задний бампер, задняя панель, крышка багажника, заднее левое крыло, скрытые повреждения.

3.1.3. Согласно заключению N 1201/5-0311 от 24.03.2011 (л.д.34) пробег автомобиля на момент ДТП составлял 10352 км.

3.1.4. Дата начала эксплуатации принята согласно Акту передачи автомобиля владельцу (л.д.51) - 28.08.2010.

3.2. Исследование автомобиля Mazda 3 гос. регистр. знак X000XX78.

3.2.1. Осмотр автомобиля производился 11.08.2011 с 12:00 до 12:40 по адресу г.Санкт-Петербург, ул.Придорожная аллея, д.16 (территория автосервиса) с использованием стационарного подъемника с частичной разборкой. Автомобиль предъявил и присутствовал при осмотре истец.

При осмотре производилось фотографирование цифровым аппаратом Canon PowerShot A530 заводской номер S10563435 (см. фототаблицу приложения...).

3.2.2. В результате осмотра установлено соответствие марки, модели, VIN на кузове и цвета окраски автомобиля записям в паспорте транспортного средства (см. [п.3.1.1](#) исследования).

3.2.3. Показания одометра (суммарный пробег) на 11.08.2011: 10.59 тыс.км.

3.2.4. Комплектация и дополнительное оборудование автомобиля: легкосплавные колеса; гидроусилитель РУ, механическая КПП 5 ступеней, бортовой компьютер, подогрев передних сидений, кондиционер, омыватель фар; 6 подушек безопасности, замки с центральным управлением блокировкой, проигрыватель CD, обивка салона - ткань; кузов, бамперы, корпуса наружных зеркал, наружные ручки дверей окрашены одноцветной эмалью на металлизированной основе.

3.2.5. Обнаружено повреждение переднего бампера в нижней левой части - трещина.

3.2.6. При осмотре автомобиля обнаружены повреждения, по локализации соответствующие повреждениям, указанным в [п.3.1.2](#). В результате исследования предоставленных материалов и автомобиля эксперт приходит к выводу, что для устранения повреждений, возникших в ДТП 15.03.2011, требовалось выполнить следующие основные работы:

Требовалось заменить:

бампер задний -	полностью деформирован;
отражатель заднего бампера правый -	утрачен фрагмент (приложение 2 фото 3);
отражатель заднего бампера левый -	отсутствует; находился в зоне наибольших деформаций и вероятнее всего был поврежден

(приложение 2 фото 3);

усилитель заднего бампера -	значительное изменение конструктивной формы
-----------------------------	---

(приложение 2 фото 4);

фонарь задний внутренний -	левый	отколот фрагмент корпуса, что характерно для рассматриваемого ДТП - повреждение фонаря могло произойти в результате смещения крышки багажника вследствие удара (приложение 2 фото 3);
----------------------------	-------	---

направляющая заднего бампера левая -	разрушена (приложение 2 фото 5);
--------------------------------------	----------------------------------

эмблемы крышки багажника "Mazda", "3", "фирменный знак" -	частично утрачены; являются элементами разового монтажа (приложение 2 фото 3);
---	--

панель задняя -	изменение конструктивной формы при наличии многочисленных складок металла в левой и правой части (приложение 2 фото 6);
-----------------	---

крышка багажника -	изменение конструктивной формы при наличии многочисленных складок металла на наружной панели в нижней части (приложение 2 фото 3);
--------------------	--

замок крышки багажника -	расколота облицовка (вероятно, это вторичное повреждение вследствие смещения скобы замка) (приложение 2 фото 7).
--------------------------	--

Требовалось отремонтировать:

боковина левая -	задняя	имеется незначительная гладкая складка в передней части проема фонаря без повреждения ЛКП; ремонт 1,5 н.-ч. без окраски (приложение 2 фото 8);
гнездо наружного левого -	фонаря	имеет изменение конструктивной формы без образования складок металла, ремонт 1 н.-ч. (приложение 2 фото 9);
перекос крышки багажника -	проема	признаками наличия перекоса является деформация левой боковины; ремонт 2 н.-ч.

3.3. Определение износа деталей и узлов.

3.3.1. Для определения износа деталей и узлов на момент происшествия 15.03.2011 принят пробег 10,35 тыс.км ([п.3.1.3](#)).

Согласно [2.3] износ деталей автомобиля рассчитывается дифференцированно для разных групп деталей.

3.3.2. Износ комплектующих изделий, изготовленных из пластмассы, рассчитывается по следующей формуле:

$$И_{\text{шт}} = 100 \times (1 - e^{-0,1T_{\text{шт}}}),$$

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

e - основание натуральных логарифмов ($e \approx 2,72$);

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

$T_{\text{шт}} = 0$ лет (согласно ст.22 [2.3] "возраст комплектующего изделия ..., рассчитывается в полных годах с даты начала эксплуатации транспортного средства). Тогда износ комплектующих изделий автомобиля, изготовленных из пластмассы, составит:

$$100 \times (1 - e^{-0,1 \times 0}) = 0\%,$$

3.3.3. Износ кузова транспортного средства, изготовленного из металлов и (или) их сплавов, рассчитывается по следующей формуле:

$$И_{\text{куз}} = 100 \times (1 - e^{-\frac{4T_{\text{куз}}}{20+4T_{\text{ск}}}}),$$

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

e - основание натуральных логарифмов ($e \approx 2,72$);

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

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

В настоящее время федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, не составлен перечень запасных частей, относимых к кузову автомобиля, не опубликованы сведения о $T_{\text{ск}}$. Поэтому расчет износа кузовных деталей выполнен в соответствии с [п.3.3.4](#) настоящего исследования.

3.3.4. Износ остальных комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:

$$И_{\text{ки}} = 100 \times (1 - e^{-(\Delta T T_{\text{ки}} + \Delta L L_{\text{ки}})}),$$

где: $I_{\text{кн}}$ - износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) (процентов);

e - основание натуральных логарифмов ($e \approx 2,72$);

Δ_T - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) его возраста;

$T_{\text{кн}}$ - возраст комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) (лет);

Δ_L - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) величины пробега транспортного средства с этим комплектующим изделием;

$L_{\text{кн}}$ - пробег транспортного средства с комплектующим изделием (деталью, узлом и агрегатом) (тыс. километров).

Износ остальных комплектующих изделий автомобиля составит:

$T_{\text{кн}} = 0$ лет (согласно ст.22 [2.3]);

$\Delta_T = 0,036$;

$\Delta_L = 0,0016$;

$L_{\text{кн}} = 10,35$ тыс.км (см. [п.5.2](#)).

$$100 \times (1 - e^{-(0,036 \times 0 + 0,0016 \times 10,35)}) = 1,6\%.$$

3.4. Определение стоимости запасных частей, стоимости ремонтно-восстановительных работ и материалов.

3.4.1. Определение стоимости запасных частей.

Перечень и стоимость заменяемых деталей приведены в таблице 1 приложения N 1 к заключению. Стоимость новых деталей принята экспертом с учетом сведений из источников [2.4-2.6].

3.4.1.1. Стоимость новых деталей составила: 82475,57 руб.

3.4.1.2. Стоимость заменяемых деталей с учетом эксплуатационного износа: 82195,24 руб.

3.4.2. Определение стоимости ремонтно-восстановительных работ.

3.4.2.1. Стоимость нормо-часа работ по снятию/установке, замене, ремонту и окраске деталей принята как средняя среди официальных дилерских центров Mazda г.Санкт-Петербурга [2.4-2.6]:

1475,00 руб./час (Одна тысяча четыреста семьдесят пять рублей за час).

3.4.2.2. Стоимость и перечень работ по восстановлению, замене поврежденных деталей, их окраске, а также расходных материалов представлены в таблице 2 приложения N 1 к заключению.

Стоимость работ по снятию-установке, ремонту, замене и окраске поврежденных деталей (включая стоимость лакокрасочных материалов) составляет: 33701,93 руб.

3.4.3. Стоимость восстановительного ремонта.

3.4.3.1. Стоимость восстановительного ремонта без учета износа запасных частей:

82475,57 руб. + 33701,93 руб. = 116177,50 руб. (Сто шестнадцать тысяч сто семьдесят семь руб. 50 коп.),

где 82475,57 - стоимость запасных частей без учета эксплуатационного износа, [п.3.4.1.1](#), руб.;

33701,93 - стоимость работ по снятию-установке, замене, ремонту и окраске поврежденных деталей, а также стоимость расходных материалов, [3.4.2.2](#), руб.

3.4.3.2. Стоимость восстановительного ремонта с учетом износа запасных частей:

82195,24 руб. + 33701,93 руб. = 115897,17 руб. (Сто пятнадцать тысяч восемьсот девяносто семь руб. 17 коп.),

где 82195,24 - стоимость запасных частей с учетом эксплуатационного износа, [3.4.1.2](#), руб.;

33701,93 - стоимость работ по снятию-установке, замене, ремонту и окраске поврежденных деталей, а также стоимость расходных материалов, [п.3.4.2.2](#), руб.

4. В результате исследования можно прийти к следующему Выводу:

4.1. Стоимость восстановительного ремонта автомобиля МАЗДА-3, госномер Х000ХХ78, принадлежащего Петровой Евгении Ивановне, поврежденного в ДТП от 15 марта 2011 года, с учетом расценок на запасные части и ремонтные работы, сложившихся на станциях, являющихся официальными дилерами по данной марке автомобиля, составляет:

без учета износа: 116177,50 руб. (Сто шестнадцать тысяч сто семьдесят семь руб. 50 коп.).

с учетом износа: 115897,17 руб. (Сто пятнадцать тысяч восемьсот девяносто семь руб. 17 коп.).

Эксперт

Ф.И.О.

5. Приложения

5.1. Приложение 1. Калькуляция N 2424/13 на 2 л.

5.2. Приложение 2. Фототаблица на 8 л.

Примечание: не запрещается включать калькуляции и фототаблицы в исследовательскую часть заключения эксперта.

Приложение 17. Пример сообщения о невозможности дать заключение

Приложение 17

ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ РОССИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ

при Министерстве юстиции Российской Федерации

109028, Москва, Хохловский пер., д.13
стр.2

(495) 916-21-55

Подпись эксперта

Мне, сотруднику Российского федерального центра судебной экспертизы Ф.И.О., в связи с поручением произвести экспертизу по гражданскому делу N X-XXX/XX по иску Иванова И.И. к Сидорову И.И., о возмещении ущерба, руководителем экспертного учреждения в соответствии со [ст.14 Федерального закона "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации"](#) разъяснены права и обязанности, предусмотренные [ст.85 ГПК РФ](#).

Об ответственности за дачу заведомо ложного заключения по [ст.307 УК РФ](#) предупрежден.

17 августа 2012 года

Эксперт _____
Сообщение о невозможности дать заключение

N XXXX/XX

"20" августа 2012 года

По гражданскому делу N X-XXX/XX по иску Иванова И.И. к Сидорову И.И., о возмещении ущерба.

17 августа 2012 года в РФЦСЭ при Минюсте России от федерального судьи Пресненского суда г.Москвы Ф.И.О. поступили определение от 1 августа 2012 года о назначении по делу судебной автотехнической экспертизы и материалы гражданского дела N X-XXX/XX на 104 листах.

На разрешение экспертизы поставлены следующие вопросы:

1) Каковы фактические повреждения и дефекты автомобиля Volvo-460, гос. N Т 673 ВО 77, возникшие в результате ДТП 16.07.2012?

2) Какова стоимость устранения повреждений, выявленных экспертным осмотром на автомобиле Volvo-460, гос. N Т 673 ВО 77, с учетом износа автомобиля?

Производство экспертизы поручено эксперту Ф.И.О., имеющему высшее образование по специальности "Автомобильный транспорт", квалификацию судебного эксперта по специальности "Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости", стаж экспертной работы по данной специальности с 2001 года.

Для того чтобы установить объем фактических механических повреждений, полученных автомобилем "Volvo-460", гос. N Т 673 ВО 77, в результате ДТП от 16.07.2012, необходимо проведение экспертного осмотра данного автомобиля в не отремонтированном после ДТП виде.

Для этого в адрес Пресненского суда г.Москвы было направлено ходатайство от 19.08.2012 об организации экспертного осмотра данного автомобиля.

Однако до настоящего времени ответ на ходатайство получен не был, автомобиль для экспертного осмотра не предоставлен.

Содержащиеся в материалах дела документы, фиксирующие объем и характер механических повреждений автомобиля, частично противоречат друг другу. Например, в справку об участии в ДТП (л.д.7) включено повреждение капота автомобиля. В акте осмотра, составленном специалистом ООО "___" (л.д.27), повреждение капота отсутствует, но дополнительно указаны механические повреждения передней левой стойки, облицовки ветрового стекла.

Предоставленные для проведения экспертизы цветные фотографии (л.д.30-32) из-за своего низкого качества (черно-белые нечитаемые ксерокопии) не позволяют эксперту выявить объем и характер механических повреждений автомобиля в полном объеме.

В связи с вышеизложенным определить фактический объем механических повреждений, полученных автомобилем "Volvo-460", гос. N Т 673 ВО 77, а следовательно, и стоимость его восстановительного ремонта, не представляется возможным.

В связи с вышеизложенным, а также руководствуясь [ст.85 ГПК РФ](#) и [ст.16 ФЗ N 73-ФЗ "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации"](#) от 31 мая 2001 года, эксперт сообщает о невозможности дать заключение.

Эксперт

Ф.И.О.

Приложение 18. Пример акта экспертного исследования

Приложение 18

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
РОССИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ**

при Министерстве юстиции Российской Федерации

109028, Москва, Хохловский пер., д.13 (495) 916-21-55
стр.2

АКТ ЭКСПЕРТНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

N XXX/23

17 мая 2012 года

17 апреля 2012 года в РФЦСЭ при Минюсте России от Карелина Н.Е. поступило заявление с просьбой провести экспертное исследование и решить следующий вопрос:

1. Определить величину затрат для восстановления автомобиля "Хонда CR-V", рег. N K 930 HM 71 (с учетом износа и без учета износа) после дорожно-транспортного происшествия, произошедшего 10.08.2011?

Производство экспертизы поручено эксперту _____, имеющему высшее техническое образование по специальности "Автомобили и автомобильное хозяйство", квалификацию судебного эксперта по специальности "Исследование транспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и остаточной стоимости", стаж экспертной работы в государственном судебно-экспертном учреждении по данной специальности с 2002 года.

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

1. 10 августа 2011 года в результате ДТП автомобиль "Хонда CR-V" г.р.з. K930HM71, VIN JHLRD78552C046352 (далее - автомобиль ХОНДА), получил механические повреждения: задний бампер с 2-я отражателями, крышка багажника со стеклом и накладкой, защита запасного колеса, глушитель, скрытые повреждения - из справки ГИБДД.

2. Автомобиль ХОНДА, в не восстановленном после ДТП виде.

ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. "Исследование автотранспортных средств в целях определения стоимости восстановительного ремонта и оценки", РФЦСЭ, СЗРЦСЭ, Москва, 2009.

2. Программный комплекс Audatex/Audaweb, ПС: Комплекс.

3. Сайты сети Интернет www.exist.ru, www.expressorder.ru, www.auto.ru.

4. "Нормо-часы. Региональная стоимость по видам ремонтных работ", N 8, август 2011 года.

5. [Постановление Правительства Российской Федерации от 24 мая 2010 года N 361 "Об утверждении правил установления размера расходов на материалы и запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств"](#).

6. [Приказ Минтранса РФ от 25 января 2011 года N 20 "Об утверждении номенклатуры комплектующих изделий \(деталей, узлов и агрегатов\), для которых устанавливается нулевое значение износа при расчете размера расходов на запасные части при восстановительном ремонте транспортных средств"](#).

ИССЛЕДОВАНИЕ

25 апреля 2012 года в 11 ч. 30 мин. на открытой площадке в г.Москве по адресу: Ленинский проспект, д.156, состоялся экспертный осмотр автомобиля ХОНДА, 2002 года выпуска, цвет серебристый.

Расчет износа комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) автомобиля ХОНДА, подлежащих замене:

А) Износ комплектующих изделий, изготовленных из пластмассы, рассчитывается по следующей формуле:

$$И_{\text{пл}} = 100 \times (1 - e^{-0,1T_{\text{пл}}}),$$

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

e - основание натуральных логарифмов ($e \approx 2,72$);

$T_{\text{пл}}$ - возраст комплектующего изделия, изготовленного из пластмассы (лет), 10 лет.

Таким образом, износ пластиковых деталей составит $И_{\text{пл}} = 63,2\%$.

Б) Износ остальных комплектующих изделий (деталей, узлов и агрегатов) транспортного средства рассчитывается по следующей формуле:

$$И_{\text{ки}} = 100 \times (1 - e^{-(\Delta_T T_{\text{ки}} + \Delta_L L_{\text{ки}})}),$$

где: $И_{\text{ки}}$ - износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) (процентов);

e - основание натуральных логарифмов ($e \approx 2,72$);

Δ_T - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) его возраста, 0,055;

$T_{\text{ки}}$ - возраст комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) (лет), 10;

Δ_L - коэффициент, учитывающий влияние на износ комплектующего изделия (детали, узла и агрегата) величины пробега транспортного средства с этим комплектующим изделием, 0,0028;

$L_{\text{ки}}$ - пробег транспортного средства с комплектующим изделием (деталью, узлом и агрегатом), 178,4 тыс. километров (111497 миль (показания одометра) $\times 1,6$ (переводной коэффициент) = 178395 км).

Таким образом, износ остальных деталей составит $И_{\text{пл}} = 47,5\%$.

Стоимость восстановительного ремонта автомобиля складывается из стоимости ремонтно-восстановительных работ и материалов, стоимости запасных частей, подлежащих замене.

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ к ремонтно-восстановительным работам (согласно п.2, 3 используемой литературы)

Каталожный N	Наименование запчасти	Стоимость, руб.	Износ, %	Стоимость, руб.
71501S9AG10	БАМПЕР ЗАДНИЙ	20209,0	63,2%	7437,0
18030S9A010	ГЛУШИТЕЛЬ ЗАДНИЙ	14826,0	47,5%	7784,0
-	-	-	-	-
-	-	-	-	-
	Мелкие детали (крепеж), 2%	3429,0	47,5%	1800,0
	ИТОГО	174868,0		72840,0

Стоимость ремонтных работ

Стоимость 1 н/ч = 10 РП = 850 р.

Ремонтное воздействие	Трудоемкость РП	Стоимость руб.
-	-	-
-	-	-
ИТОГО	262	25670

Стоимость окрасочных работ
Технологическая операция - окраска 2-слойн.
металлик. Стоимость 1 н/ч = 10 РП = 850 р.

Ремонтное воздействие	Трудоемкость РП	Стоимость руб.
	-	-
	-	-
ИТОГО	стоимость окраски/контроля:	6290,0
	стоимость расходных материалов и ремкомплекта:	11560,0

ВСЕГО:	стоимость ремонта АМТС (без учета износа):	218388 руб. 00 коп.
	стоимость ремонта АМТС (с учетом износа):	116360 руб. 00 коп.

Таким образом, стоимость восстановительного ремонта автомобиля ХОНДА без учета эксплуатационного износа составляет 218388 руб. 00 коп. (Двести восемнадцать тысяч триста восемьдесят восемь руб. 00 коп.), с учетом эксплуатационного износа - 116360 руб. 00 коп. (Сто шестнадцать тысяч триста шестьдесят руб. 00 коп.).

ВЫВОДЫ

- Стоимость восстановительного ремонта автомобиля ХОНДА составляет:
 - без учета износа деталей - 218388 руб. 00 коп. (Двести восемнадцать тысяч триста восемьдесят восемь руб. 00 коп.),
 - с учетом эксплуатационного износа - 116360 руб., 00 коп. (Сто шестнадцать тысяч триста шестьдесят руб., 00 коп.).

Эксперт

Подпись

ФИО

Приложение 19. Пример заключения о стоимости АМТС для органов нотариата

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
РОССИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ**

при Министерстве юстиции Российской Федерации

109028, Москва, Хохловский пер., д.13
стр.2

(495) 916-21-55

УТВЕРЖДАЮ

Зав. ЛСАТИ _____ 02 апреля 2012 года

АКТ ОЦЕНКИ

стоимости автотранспортного средства
для органов нотариата

N ----/23-0

02 апреля 2012 года

Стоимость определена на основании [п.7 статьи 333.25 Налогового кодекса РФ \(ч.2\)](#), согласно которой "Стоимость транспортных средств может определяться организациями, осуществляющими оценку транспортных средств, специалистами-оценщиками (экспертами) или судебно-экспертными учреждениями органа юстиции", по заявлению от 02 апреля 2011 года

Предоставлены: Паспорт транспортного средства 63 МО 000000

Свидетельство о смерти V-МЮ N 000000

Модель (марка): LADA 2105

Выпуска: 2008 года

Модель N двигателя: 2106- Шасси (рама): отсутствует
000863

Кузов N: ХТА21054082130854

Номерной знак: Н 000 АО 199

Пробег _____ Н/У _____ км

Владелец: Иванов Иван
Иванович

Адрес владельца: г.Москва, ул.Центральная, 3-1.

Среднерыночная стоимость транспортного средства принята в соответствии с ценами:

Информационной базы данных ГУ РФЦСЭ, декабрь 2011 года.

Среднерыночная стоимость транспортного средства на 28 декабря 2011 года составляла:

119000 руб. 00 коп. (Сто девятнадцать тысяч руб. 00 коп.)

Эксперт	Подпись	ФИО
---------	---------	-----

[Редакция](#) документа с учетом
изменений и дополнений подготовлена
ЗАО "Кодекс"