

Утверждено  
Министерством экономики  
Российской Федерации  
4 июля 1998 года  
Заместитель Министра  
С.Г.МИТИН

Утверждаю  
Зам. Генерального  
директора ГНЦ НАМИ  
О.И.ГИРУЦКИЙ  
22 июля 1999 года

Согласовано  
Директор НТЦ НАМИ  
А.С.ПОРОШИН  
20 июля 1999 года

Разработано  
Зав. ОЦО НАМИ  
А.П.ИВАНОВ  
20 июля 1999 года

С.н.с. ОЦО НАМИ  
Л.С.САМОХОДКИН  
22 июля 1999 года

Дата ввода в действие -  
4 июля 1998 года

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

**РД 37.009.015-98**

**(с Изменением N 1)**

1. Разработано и внесено Государственным Научным Центром Российской Федерации "НАМИ"

Первый заместитель Генерального директора ГНЦ РФ "НАМИ", член  
- корреспондент Академии качества РФ, к.э.н. А.А.Ипатов

Зав. отделом технического обслуживания, ремонта автомобильной  
техники и сертификации услуг В.И.Фомичев

Зам. зав. отделом технического обслуживания, ремонта  
автомобильной техники и сертификации услуг Ю.Н.Глумов

Зав. отделом ценообразования А.П.Иванов

Федеральный Центр судебной экспертизы:

Зам. зав. лабораторией судебно - автотехнической  
экспертизы В.Ф.Алексеев

Консультационный Центр "ТК Сервис":

Генеральный директор В.И.Тихомиров

## 2. Согласовано

Главный таможенный комитет Российской Федерации. Центральная таможенная лаборатория - письмо N 01-15/125 от 15.01.98.

Общество потребителей автотехники России - письмо N 01/135-Э от 06.04.98.

Межрегиональная общественная организация "Лига автоэкспертов" - письмо N 12 от 07.04.98.

3. Утверждено и введено в действие 4 июня 1998 года Министерством экономики Российской Федерации.

4. Введено взамен РД 37.009.015-92 и РД 37.009.019-89.

Настоящее Руководство разработано сотрудниками Государственного Научного Центра "НАМИ" совместно с сотрудниками Федерального Центра судебной экспертизы и при участии ТК "Сервис" взамен РД 37.009.015-92 и РД 37.009.019-89.

Настоящее Руководство определяет методы и устанавливает порядок расчета стоимости автотранспортного средства (далее - АМТС) с учетом его технического состояния, комплектности и дополнительной оснащенности; естественного и морального износа, старения; стоимости запасных частей, работ и материалов, необходимых для его восстановления до состояния, отвечающего общим техническим и требованиям безопасности, регламентированным действующим законодательством.

Материалы Руководства позволяют также выполнить работы по определению полной и остаточной восстановительной стоимости АМТС с учетом нормативного износа, предусмотренного Едиными нормами амортизационных отчислений на полное восстановление подвижного состава автомобильного транспорта.

Руководство предназначено для практического использования в работе организациями, выполняющими услуги по определению стоимости АМТС, определению величины ущерба в результате дорожно - транспортного происшествия или стихийного бедствия, определению стоимости запасных частей, материалов и работ при выполнении ремонта АМТС; выполняющими товарную оценку АМТС, страхование имущества; правоохранительными, судебными, налоговыми и таможенными органами; предприятиями, выполняющими услуги по ремонту АМТС.

Руководство предназначено для использования при определении стоимости легковых и грузовых автомобилей, прицепов к ним, автобусов любых марок, как отечественного, так и иностранного производства.

Руководство, не регламентируя общий порядок и правила предоставления услуг по определению стоимости АМТС, устанавливает отдельные требования, обязательное исполнение которых продиктовано действующими законодательными и правовыми нормами.

Руководство устанавливает основы взаимоотношений и определяет особенности взаимодействия с различными категориями заказчиков услуг по определению стоимости АМТС; рекомендуемые формы конечных документов, необходимый и достаточный объем информации, составляющий их содержание; квалификационные требования к персоналу, информационному обеспечению деятельности по определению стоимости АМТС.

При разработке Руководства использован обобщенный опыт применения РД 37.009.015-92 "Методическое руководство по определению стоимости транспортного средства с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления" экспертными организациями, предприятиями автотехобслуживания, судебными и правоохранительными учреждениями стран СНГ.

В структуре и содержании Руководства учтены рекомендации Академии оценки недвижимости, предприятий (бизнеса), машин и оборудования, интеллектуальной собственности и инвестиционных проектов Российского Общества Оценщиков.

Математический аппарат Руководства и его методологические основы совместимы с информационным обеспечением, предоставляемым фирмами "Евротакс", "Аудатекс", "Митчелл", "ДАТ", "Мотор" по автомобилям европейского и американского производства.

Руководство рекомендуется к использованию при сертификации соответствия услуг по определению стоимости АМТС с учетом естественного износа и технического в Системе сертификации ГОСТ Р.

## 1. Общие положения

1.1. Руководство позволяет выполнять следующие работы:

- определение общего технического состояния АМТС;

- определение стоимости АМТС с учетом естественного износа, на основе фактического технического состояния, комплектности и дополнительной оснащенности;
- определение стоимости аварийного АМТС с учетом доаварийного технического состояния, естественного износа, комплектности и дополнительной оснащенности;
- определение стоимости восстановления (ремонта) АМТС по конкретному аварийному повреждению (стоимость необходимых запасных частей, ремонтных работ и материалов);
- определение стоимости восстановления (ремонта) АМТС с учетом стоимости необходимых запасных частей, ремонтных работ и материалов по устранению эксплуатационных дефектов и аварийных повреждений;
- определение размера ущерба по величине затрат на восстановление (ремонт) АМТС, поврежденного в дорожно - транспортном происшествии (ДТП), при стихийном бедствии, в результате противоправных действий третьих лиц;
- определение величины дополнительной утраты товарной стоимости (далее - УТС) автотранспортного средства в результате аварийного повреждения и последующих ремонтных воздействий по их устранению;
- определение общей суммы ущерба по конкретному повреждению АМТС по величине затрат на его восстановление (ремонт) и утраты товарной стоимости в результате повреждения и последующих ремонтных воздействий;
- определение полной и остаточной восстановительной стоимости АМТС с учетом нормативного износа.

Перечисленные работы выполняются на основании заключения о техническом состоянии, составленном при осмотре АМТС, без применения диагностического и контрольно - измерительного оборудования, органолептическим методом.

1.2. Результаты расчетов, выполненных по методике Руководства, могут быть использованы в следующих случаях:

- при определении стартовой цены для аукционов и конкурсов по продаже и сдаче в аренду единичных АМТС или предприятий, имеющих АМТС в числе основных фондов;
- при определении стоимости АМТС или предприятий, имеющих АМТС в числе основных фондов, с целью приватизации или передаче в доверительное управление;
- при определении величины арендной платы при заключении договоров аренды АМТС или предприятий, имеющих АМТС в числе основных фондов;
- при определении стоимости АМТС или предприятий, имеющих в числе основных фондов АМТС, с целью продажи;
- при использовании АМТС в качестве залога;
- при страховании АМТС физических и юридических лиц;
- при определении ущерба, причиненного АМТС;
- при оценке стоимости для разрешения имущественных споров;
- при переоценке основных фондов юридических лиц;
- при определении стоимости налогооблагаемой базы;
- при оценке стоимости предприятия (бизнеса);
- при определении размера пошлин и сборов;
- при оформлении нотариусом договоров купли - продажи;
- при составлении брачных контрактов и при разделе имущества;
- при ликвидации и утилизации АМТС.

1.3. При осмотре АМТС определяется соответствие параметров его технического состояния требованиям законодательных и нормативных документов Российской Федерации по эксплуатации АМТС, обеспечивающих безопасность жизни, здоровья, предотвращение нанесения вреда имуществу граждан, а также охрану окружающей среды.

Перечень законодательных и нормативных актов РФ, рекомендуемых для использования консультационными пунктами, приведен в Приложении 1.

1.4. Исполнителями данных работ могут быть организации любых организационно - правовых форм, имеющие соответствующую производственную базу, необходимый нормативный фонд, персонал соответствующей квалификации, а также экспертные учреждения системы Минюста РФ.

1.5. Заказчиками перечисленных работ могут быть владельцы АМТС (физические и юридические лица) или их доверенные представители, а также заинтересованные организации - торгующие и страховые организации, правоохранительные и судебные органы, таможня, налоговая инспекция, нотариат, банки и другие финансово - кредитные учреждения, автообслуживающие предприятия.

1.6. Основанием для выполнения перечисленных работ является заявление владельца АМТС, оформленное в юридически действенной форме, или официальный запрос заинтересованной организации.

1.7. Судебные, товароведческие экспертизы могут быть выполнены экспертными организациями в пределах их компетенции и в объеме, согласованном с заказчиком такой услуги.

1.8. Основанием для проведения судебных экспертиз АМТС служит постановление (определение) лица, производящего дознание, следователя, прокурора или судьи о назначении экспертизы. При этом специалист, назначенный экспертом, в соответствии с нормами гражданско- и уголовно - процессуального законодательства предупреждается об ответственности за отказ или уклонение от дачи заключения или за дачу заведомо ложного заключения.

1.9. Для исполнения заказа владелец (доверенное лицо) предоставляет для осмотра автотранспортное средство и следующие документы:

- удостоверение личности или удостоверение (доверенность) на право управления АМТС;
- паспорт транспортного средства (технический паспорт, свидетельство о регистрации) АМТС;
- документ органа внутренних дел (ГИБДД) о повреждениях участвовавшего в ДТП транспортного средства, обнаруженных осмотром на месте ДТП;
- направление, постановление, определение, в случае наличия заинтересованной организации (правоохранительные, судебные, страховые и т.п.);
- документ, подтверждающий вызов, при наличии ответчика.

1.10. Нетранспортабельное АМТС, независимо от его комплектности, может быть осмотрено по месту хранения (стоянки) за дополнительную плату. При этом владелец (заказчик) должен создать условия для проведения осмотра (свободный подход, освещение, возможность осмотра снизу и т.д.).

1.11. Осмотр транспортного средства осуществляется в присутствии заказчика (или его доверенного представителя) и, как правило, других заинтересованных лиц (сторон).

1.12. Заинтересованные лица (доверенные представители) приглашаются заказчиком услуг. Приглашение в обязательном порядке должно быть персонифицировано, в нем указывается дата, время и место проведения осмотра. Приглашение, как правило, осуществляется телеграммой с уведомлением о вручении таковой.

1.13. Извещение (телеграмма) должно быть вручено адресату не позднее чем за 3 дня до проведения осмотра, если приглашаемый живет в этом же городе (районе), и за 6 дней - иногороднему (не считая дня вручения и необходимого времени на дорогу).

1.14. Осмотр АМТС может проводиться в отсутствие приглашенного лица (с отметкой в Акте осмотра АМТС), если заказчик предъявит документ о его своевременном вызове и если ответчик не явился в течение получаса после назначенного времени.

1.15. По каждой выполненной услуге оформляется и выдается заказчику комплект документов, форма и содержание которых должны отвечать запросу заказчика услуги.

В общем случае заказчику выдаются следующие документы:

- акт осмотра АМТС;
- заключение о стоимости АМТС на момент предъявления;
- заключение (калькуляция) о стоимости восстановления (ремонта) поврежденного АМТС;
- заключение о дополнительной утрате товарной стоимости АМТС.

Рекомендуемые формы документов приведены в Приложениях 2, 3, 4, 5.

1.16. Документы должны быть подготовлены и выданы заказчику не позднее десяти дней после осмотра АМТС.

Примечание. Сроки исполнения заказа могут быть установлены по согласованию с заказчиком.

1.17. Документы должны быть оформлены на бланке предприятия, выполнявшего заказ, подписаны исполнителем и руководителем экспертной организации и заверены печатью.

1.18. Копии выданных документов и материалы сопутствующих расчетов хранятся в экспертной организации в течение трех лет и могут быть выданы по официальному запросу организаций, имеющих на это полномочия, или по заявлению заказчика.

1.19. В случае отказа одной из заинтересованных сторон (истца или ответчика) от проведения осмотра, по причине недоверия экспертной организации, несоответствующего места и времени осмотра, приоритет решения о проведении осмотра и выполнения услуги остается за заказчиком услуги.

1.20. При несогласии с результатами осмотра любая из заинтересованных сторон может опротестовать их в порядке, установленном Гражданским кодексом РФ.

1.21. При выполнении услуги по месту хранения АМТС оплата услуги производится авансом при ее заказе или на месте стоянки транспортного средства.

1.22. При выполнении услуги, окончательная стоимость которой может быть определена только после окончания работ, с заказчика взимается аванс в размере предполагаемой стоимости услуги после оформления Акта осмотра, а окончательный расчет производится при выдаче остальных документов.

1.23. Заказчик услуги вправе отказаться от ее выполнения, оплатив стоимость выполненных работ на момент расторжения заказа.

1.24. Вызов специалиста - автоэксперта (далее - эксперта) в суд или следственные органы для консультаций, разъяснений (кроме случаев, связанных с некачественной работой) оплачивается в установленном Законом порядке из расчета часового заработка эксперта.

1.25. К экспертам, непосредственно осуществляющим осмотр АМТС, подготовку заключений, калькуляций и других документов, предъявляются следующие основные требования:

- образование: высшее или среднее специальное, для практиков с опытом работы в системе автосервиса допускается общее среднее образование;
- стаж работы в производственных подразделениях по профилирующим специальностям не менее 3 (для практиков не менее 5) лет;
- знание устройства АМТС, а также процессов и методов их ремонта и обслуживания (в пределах одной организации допускается специализация экспертов по типам, видам, маркам АМТС);
- знание основной и вспомогательной инструктивной и нормативно - технической документации в рамках выполняемых функций, умение работать с прейскурантами, каталогами, справочниками и др. информационными документами;
- знание специфики и технологических возможностей предприятий автосервиса;
- знание правил техники безопасности и пожарной безопасности при работе с транспортными средствами в гаражах, на стоянках;
- своевременное ознакомление с новыми конструктивными решениями АМТС и технологических процессов ремонта и обслуживания;
- знание законодательных основ проведения судебных и товароведческих экспертиз.

1.26. Для обеспечения необходимого уровня квалификации и выполнения требований п. 1.25 для экспертов должна проводиться ежегодная учеба, семинары по обмену опытом.

1.27. Специалисты экспертных организаций проходят аттестацию в соответствии с установленными требованиями к аттестации ИТР на своем предприятии, с учетом специфики их деятельности. Для участия в аттестации могут приглашаться сотрудники местного Общества защиты прав потребителей (юристы и товароведы), представители Органа по сертификации услуг, Лиги автоэкспертов.

1.28. Специалисты экспертных подразделений, постоянно работающие на производстве судебных товароведческих экспертиз, могут быть аттестованы экспертно - квалификационными комиссиями органов юстиции с присвоением квалификации эксперта - товароведа.

## 2. Подготовительные работы и осмотр автотранспортного средства

2.1. Эксперт консультационного подразделения, при обращении к нему заказчика, проверяет правильность оформления заявки, уточняет вид заказанной услуги и, при необходимости, наличие уведомления о своевременном вызове заинтересованных сторон (лиц).

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

2.3. Перед началом осмотра эксперт знакомится с имеющимися документами и уточняет (фиксирует) следующие данные:

2.3.1. Фамилия, имя, отчество владельца АМТС (доверенного представителя); полное наименование владельца - юридического лица.

2.3.2. Адрес владельца: почтовый - физического лица; юридический - юридического лица; номер расчетного счета и адрес банковского учреждения, ИНН.

2.3.3. Данные паспорта транспортного средства (технического паспорта, свидетельства о регистрации) АМТС: серия, номер, кем и когда выдан, на каком основании.

При отсутствии регистрационных документов допускается использовать данные справки - счета, договора купли - продажи или контракта на поставку АМТС.

В случае необходимости эксперт имеет право затребовать нотариально заверенный перевод содержания документов на АМТС.

2.3.4. Идентификационные данные на АМТС: вид, марка, модель (модификация), страна - изготовитель, страна - импортер (для АМТС иностранного производства, бывших в употреблении), цвет кузова (кабины - для грузовых автомобилей; платформы - для прицепа; рамы, бензобака и оперения - для мототехники), год и месяц выпуска, номер двигателя, его тип и рабочий объем, номер кузова, шасси (рамы), идентификационный номер (VIN), государственный номерной знак, наличие отметок (даты) о замене номерных агрегатов, пробег по счетчику пройденного пути спидометра.

2.4. Приступая к непосредственному осмотру и определению технического состояния и комплектности АМТС, эксперт проверяет:

2.4.1. Соответствие номеров АМТС, его агрегатов и цвета окраски записям в представленных документах.

2.4.2. Соответствие комплектности АМТС стандартной и наличие дополнительного оборудования, оснастки, некомплектность.

2.4.3. Подвергалось ли АМТС восстановительным работам ранее и каков их объем, характер и качество.

2.4.4. Производилась ли замена агрегатов, дорогостоящих комплектующих изделий.

2.4.5. Характер и степень сложности имеющихся повреждений к моменту осмотра.

При наличии дефектов кузова (кабины), грузовой платформы, рамы - деформации, перекосы, несоосности, непараллельности (в т.ч. мостов и осей АМТС), изменение нормируемых зазоров и т.п., характеризующих линейными параметрами, - необходимо выполнить измерения в соответствии с нормами РД 37.009.024-92 "Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей предприятиями автотехобслуживания", РТМ 37.001.050-78 "Контроль геометрии шасси легковых автомобилей на станциях технического обслуживания".

2.4.6. Принадлежат ли выявленные при осмотре дефекты и деформации АМТС к рассматриваемой аварии (в сравнении со справкой ГАИ).

2.4.7. Возможность восстановительных работ, способы и объем (трудоемкость) их выполнения по каждому агрегату, узлу, детали.

При определении номенклатуры восстановительных работ, способов и объемов их выполнения, необходимых запасных частей и материалов эксперт должен исходить из нормативов и рекомендаций по техническому обслуживанию и ремонту предприятия - изготовителя данного АМТС.

2.4.8. Номенклатуру необходимых для восстановления АМТС запасных частей.

2.4.9. Виды и количество необходимых для ремонта основных материалов.

2.5. По окончании внешнего осмотра и выполнения соответствующих записей эксперт, если это возможно, запускает двигатель АМТС и проверяет его работу на всем диапазоне частот вращения коленчатого вала, а также работу других узлов, систем и контрольных приборов. Работа двигателя проверяется с целью выявления посторонних шумов (стуков), дымления.

2.6. При осмотре специализированного (специального) транспортного средства или автобуса эксперт, если это возможно, с помощью водителя (владельца) проверяет работу дополнительного оборудования, агрегатов, узлов и систем, установленных на транспортном средстве (подъемного механизма кузова автомобиля - самосвала, привода открывания и закрывания дверей автобуса и т.п.).

2.7. При проверке работы АМТС в движении, если это возможно, проверяется работа агрегатов с целью выявления посторонних шумов (стуков), других неисправностей.

2.8. По результатам проверки документов, внешнего осмотра и опробования АМТС в движении эксперт составляет Акт осмотра.

2.9. Акт осмотра подписывается экспертом, а после ознакомления - присутствующими заинтересованными лицами.

Примечание. По согласованию с заинтересованными организациями Акт осмотра может не составляться. В этом случае все необходимые данные, получаемые при осмотре АМТС, предоставляются заказчиком услуги и вносятся в заключение или другой документ, запрошенный заинтересованной организацией.

2.10. При оформлении Акта осмотра и других документов необходимо пользоваться терминологией, принятой в нормативной документации, включая технологию ремонта АМТС, руководства по ремонту, каталоги запасных частей.

Для обеспечения единого подхода к оценке технического состояния АМТС различными экспертами и снижения влияния субъективности рекомендуется использовать таблицу оценки состояния (износа) осматриваемого АМТС при первичном определении состояния АМТС.

Таблица 1

#### ПАРАМЕТРЫ И ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ АМТС

№ п/п	Физическая характеристика состояния АМТС	Оценка состояния	Коэффициент износа, %
1	Новое, не зарегистрированное в органах ГИБДД автотранспортное средство в отличном состоянии, после выполнения предпродажной подготовки, без призна-	Новое	0 - 10

	ков эксплуатации		
2	Практически новое АМТС на гарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания и не требующее ремонта или замены каких-либо частей	Очень хорошее	10 - 20
3	АМТС на послегарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объемами технического обслуживания, не требующее текущего ремонта или замены каких-либо частей. АМТС после капитального ремонта	Хорошее	20 - 40
4	Бывшее в эксплуатации АМТС, с выполненными объемами технического обслуживания, требующее текущего ремонта или замены некоторых деталей, имеющее незначительные повреждения лакокрасочного покрытия	Удовлетворительное	40 - 60
5	Бывшее в эксплуатации АМТС, в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации после выполнения работ текущего ремонта (замены) агрегатов, ремонта (наружной окраски) кузова (кабины)	Условно пригодное	60 - 75
6	Бывшее в эксплуатации АМТС, требующее капитального ремонта или замены номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), полной окраски	Неудовлетворительное	до 80
7	Бывшее в эксплуатации АМТС, требующее ремонта в объеме, превышающем экономическую целесообразность его выполнения; отсутствие технической возможности осуществления такового; непригодное к эксплуатации и ремонту	Предельное	80 и более

2.11. Зафиксированные в результате осмотра АМТС данные позволяют эксперту начать расчет стоимости АМТС на момент предъявления.

Примеры расчета приводятся в Приложении 6.

### 3. Определение стоимости автотранспортного средства

3.1. Для общего случая определения стоимости АМТС рекомендуется придерживаться следующей технологической последовательности выполнения подготовительных, вспомогательных и расчетных операций.

3.1.1. Уточнение цены предъявленного АМТС с учетом его комплектности.

При определении остаточной стоимости АМТС для различных целей (оформление документов на наследование, дарение, раздел имущества, продажа) за точку отсчета принимается действующая на день осмотра (день открытия наследства) розничная цена (Цр) на новое идентичное АМТС стандартной комплектации, установленная предприятием - изготовителем (стоимость замещения).

Допускается использование в качестве точки отсчета розничной цены на новое идентичное АМТС, сложившейся в данном регионе.

3.1.2. Информация о ценах на АМТС и запасные части к ним (отечественного и иностранного производства) публикуются в ежеквартальных сборниках, выпускаемых Государственным научным Центром Российской Федерации "НАМИ".

При определении стоимости АМТС отечественного и иностранного производства, а также запасных частей к ним, нормативной трудоемкости ремонта и обслуживания рекомендуется использование информационного обеспечения фирм "Прайс-Н", "Евротакс", "Аудатекс", "Митчелл", "Мотор", "ДАТ".

На нормативную и справочную документацию, а также программные продукты, за исключением рекомендуемых настоящим Руководством и предприятиями - изготовителями АМТС, и предполагаемые к использованию при работах, перечисленных в п. 1.1, рекомендуется получать одобрение ГНЦ "НАМИ", или Федерального Центра судебной экспертизы при Минюсте РФ (Региональной лаборатории судебной экспертизы), или Лиги автоэкспертов.

Справка - счет, чек или другой документ, выданный торгующей организацией, реализующей бывшие в употреблении АМТС, а также выданный при покупке АМТС на аукционе, биржевых торгах и т.п., не могут быть использованы в качестве первоначальной цены при определении стоимости по настоящей методике.

3.1.3. При оценке АМТС, комплектность которого не соответствует стандартной комплектности предприятия - изготовителя, цена уменьшается на величину стоимости отсутствующего комплектующего и стоимости его установки на АМТС или увеличивается на величину стоимости дополнительного оборудования и стоимости его установки:

$$Ц'р = Цр +/- Ск, \text{ руб.}, \quad (1)$$

где:

Ц'р - расчетная розничная цена АМТС с учетом фактической комплектности, руб.;

Цр - цена розничная АМТС стандартной комплектации, руб.;

Ск - сумма стоимости комплектующего и стоимости работ по его установке на АМТС, руб.

3.1.4. Для назначения первоначальной цены при оценке отечественного АМТС, снятого с производства, необходимо использовать коэффициент приведения к ценам базовых моделей новых транспортных средств (Приложение 7).

3.1.5. Для назначения первоначальной цены иностранного АМТС, снятого с производства, или при отсутствии достоверной информации о цене данного АМТС в год выпуска рекомендуется использовать цену этого АМТС в последний год выпуска. При отсутствии таковой рекомендуется определить ближайший по техническим параметрам аналог (переходную модель). Методика подбора аналога приведена в Приложении 8.

3.1.6. При отсутствии достоверной информации о цене на модификации отечественного АМТС необходимо использовать коэффициент приведения (Приложение 7) к цене базовой модели.

3.2. Определение расчетного износа автотранспортного средства.

3.2.1. Расчетный износ (Итр) АМТС является отправной точкой для последующих расчетов и определяется по формуле:

$$Итр = (И1Пф + И2Дф), \%, \quad (2)$$

где:

И1 - показатель износа АМТС по пробегу (в % на 1000 км пробега); приведен в Приложении 9;

Пф - пробег фактический на день осмотра (в тыс. км, с точностью до одного десятичного знака) с начала эксплуатации или после капитального ремонта;

И2 - показатель старения по сроку службы (в % за 1 год) в зависимости от интенсивности эксплуатации; приведен в Приложении 10;

Дф - фактический срок службы (в годах, с точностью до одного десятичного знака) с начала эксплуатации или после капитального ремонта.

Примечание. Показатель износа по пробегу для грузовых автомобилей и автобусов иностранного производства следует принимать по аналогу отечественного производства, определяемого по адекватным показателям рабочего объема двигателя и грузоподъемности (пассажировместимости).

3.2.2. Значение фактического пробега (Пф) принимается в соответствии с показаниями исправного счетчика пройденного пути спидометра АМТС или принимается по учетным документам на данное АМТС. В сомнительных случаях (нарушение заводских пломб, замена спидометра, кузова, приобретение бывшего в употреблении АМТС и т.п.) для определения износа в расчет принимается среднегодовой

пробег в регионе (стране) однотипного АМТС (Приложения 12 - 13). Для автомобилей иностранного производства значения среднегодового пробега принимаются по справочникам "Евротакс", "Аудатекс", "Митчелл", "Мотор", "ДАТ".

3.2.3. При определении стоимости АМТС, принадлежащего юридическому лицу, допускается, по согласованию с заказчиком, не рассчитывать износ, а использовать нормы амортизационных отчислений, извлечения из которых приведены в Приложении 14.

При этом необходимо учитывать, что амортизация представляет собой экономический механизм компенсации физического процесса износа АМТС, восполнение утери стоимости АМТС как части основных фондов и накопления средств, необходимых для восстановления или приобретения новых основных фондов, что реализуется включением в издержки (себестоимость) производства сумм амортизационных отчислений, размер которых и устанавливается нормами амортизационных отчислений.

3.2.4. Для определения срока службы (Дф) используются данные паспорта транспортного средства (технического паспорта, свидетельства о регистрации), договора купли - продажи (контракта на поставку).

3.2.5. Расчетный износ прицепа любого типа к легковому, грузовому автомобилю или мототехнике (грузовой, палатка, дача и т.п.) устанавливается в соответствии с данными Приложения 14.

Процент износа учитывается за каждый год эксплуатации прицепа, вне зависимости от пробега.

3.2.6. Если на предъявленном АМТС в процессе его эксплуатации была произведена и документально (владельцем) или фактически (экспертом) подтверждена замена (установка) отдельных агрегатов и дорогостоящих комплектующих изделий (запись в паспорте, оплаченный заказ - наряд автообслуживающего предприятия, маркировка предприятия - изготовителя даты выпуска изделия и т.п.), необходимо определить их индивидуальный износ для последующей корректировки стоимости транспортного средства.

Примечание. К дорогостоящим в настоящей методике отнесены агрегаты, узлы и комплектующие, цена которых превышает 3% от стоимости АМТС.

3.2.7. Индивидуальный износ замененных (установленных) агрегатов и комплектующих рассчитывается аналогично износу самого АМТС, по формуле (2), с учетом длительности (Дф) их эксплуатации и среднегодового пробега АМТС за этот период (Пф). Для определения стоимости замененных шин, износ которых имеет свою специфику, рекомендуется использовать методику, изложенную в Приложении 15.

Учитывая, что при внешнем осмотре без применения специализированного оборудования невозможно определить величину износа и степень естественного физического старения стекол, рассеивателей фар, фонарей, пластмассовых бамперов, ремней безопасности, электропроводки, предохранителей и т.д., считать снижение их стоимости в процессе эксплуатации в соответствии с общим процентом износа на все транспортное средство.

3.2.8. При выявлении факта замены агрегата необходимо дополнительно выяснить: какие агрегаты использованы в качестве заменителя - новые или капитально отремонтированные, аналогичные, стандартные или взаимозаменяемые с других моделей (модификаций), более дорогие или дешевые - и учесть полученную информацию при корректировке остаточной стоимости АМТС.

Примечание. При определении износа капитально отремонтированного и установленного на АМТС агрегата к износу, полученному расчетом, дополнительно прибавляется 20% - надбавка, учитывающая снижение ресурса агрегата после капитального ремонта.

Для целей данного Руководства под капитальным ремонтом следует понимать ремонт, включающий в себя замену базовой детали агрегата, например для двигателя - замена блока цилиндров; для кузова легкового автомобиля - его основание; для легкового автомобиля (автобуса) в целом - замена кузова; для грузового автомобиля - замена рамы.

3.2.9. При оценке транспортного средства, находящегося в удовлетворительном состоянии по внешнему виду и эксплуатационным характеристикам, но достигшего расчетного износа 60% и более, последний может быть снижен до уровня 50%, но не ниже (за исключением замены кузова в сборе). При этом эксперт должен обосновать снижение расчетного износа (документальное или фактическое подтверждение проведенных ремонтов, замен агрегатов, сохранение товарного вида и основных эксплуатационных характеристик, прохождение очередного технического осмотра ГИБДД и т.д.).

Аналогично рекомендуется поступать и при определении стоимости отдельного агрегата (узла, детали).

3.3. Расчет стоимости автотранспортного средства с учетом износа.

3.3.1. В простейшем случае, когда на изменение стоимости АМТС оказывают влияние только факторы, присущие всем эксплуатируемым транспортным средствам, - естественный износ и старение, и

если не выявлено документально подтвержденных замен в процессе эксплуатации агрегатов и дорогостоящих комплектующих изделий, расчет стоимости ведется по формуле:

$$Сиз = Ц'р - Виз, \text{ руб.}, \quad (3)$$

где:

Сиз - расчетная стоимость АМТС с учетом расчетного износа, руб.;

Ц'р - расчетная розничная цена АМТС с учетом фактической комплектности, руб.;

Виз - часть стоимости АМТС, утраченная вследствие естественного износа, старения, руб.

$$Виз = Ц'р \times \frac{Итр}{100}, \text{ руб.}, \quad (4)$$

$$Сиз = Ц'р - Виз = Ц'р \times \left(1 - \frac{Итр}{100}\right), \text{ руб.} \quad (5)$$

Величина  $\left(1 - \frac{Итр}{100}\right)$  определяет часть стоимости АМТС, утраченную

по причине естественного износа, старения, и называется коэффициентом износа ки.

Примечание. При определении стоимости капитально отремонтированного АМТС расчетная цена должна быть уменьшена на 20%.

3.3.2. В случае замены (установки) в процессе эксплуатации отдельных агрегатов и комплектующих изделий определяется их индивидуальный процент износа, который учитывается при расчете стоимости АМТС по факту естественного износа:

$$С'из = Сиз + \sum_{i=1}^m Зі \left[ \frac{(Итр - Иі)}{100} \right], \text{ руб.}, \quad (6)$$

где:

С'из - расчетная стоимость АМТС с учетом износа и замены (установки) в процессе эксплуатации отдельных агрегатов и комплектующих изделий, руб.;

Сиз - расчетная стоимость АМТС с учетом расчетного износа, руб.;

Зі - затраты (с учетом стоимости работ) на замену (установку) i-го агрегата (изделия), произведенную в процессе эксплуатации, руб.;

Итр - расчетный процент износа АМТС, %;

Иі - расчетный процент износа i-го агрегата (изделия), замененного (установленного) в процессе эксплуатации, %;

m - число агрегатов (изделий), замененных в процессе эксплуатации, ед.

Затраты Зі на замену i-го агрегата (комплектующего изделия), произведенную в процессе эксплуатации, определяются по формуле:

$$Зі = Ці + Сз, \text{ руб.}, \quad (7)$$

где:

Ці - цена i-го агрегата (комплектующего изделия), замененного (установленного) в процессе эксплуатации, руб.;

Сз - стоимость работ по замене (установке) i-го агрегата (комплектующего изделия), руб.

Примечание. В формулу (6) для расчета нет необходимости включать быстроизнашивающиеся изделия (шины, АКБ), если они после замены повторно достигли износа, равного общему износу транспортного средства.

3.3.3. Расчет стоимости установленных на АМТС в процессе эксплуатации агрегатов и комплектующих изделий можно проводить и отдельно, по формуле (3), прибавляя полученную стоимость к расчетной стоимости самого АМТС, но в этом случае изначально следует определять расчетную стоимость как бы некомплектного АМТС, с отсутствующими соответствующими отдельно рассчитываемыми агрегатами (изделиями).

3.3.4. Неремонтируемые узлы и детали, снятые с АМТС по причине их неисправности, имеют цену бытового лома (вторичного сырья).

3.4. Если при осмотре АМТС кроме естественного износа, старения выявлены другие факторы, влияющие на величину его стоимости (эксплуатационные дефекты, аварийные повреждения и т.д.), то необходимо продолжить корректировку величины расчетной стоимости в соответствии с рекомендациями нижеследующих разделов.

3.5. Корректировка стоимости АМТС при наличии эксплуатационных дефектов.

3.5.1. Стоимость предъявленного АМТС (Сиз) снижается дополнительно при выявлении на нем дефектов, вызванных ненормальными условиями хранения, эксплуатации, ненадлежащим уходом (дефектов эксплуатации), на величину (Вдэ), приближенную в общем случае (без учета коэффициента износа) к стоимости устранения выявленных дефектов, включая предполагаемые замены агрегатов, узлов и деталей, т.е.

$$\text{Вдэ равно приблизит. Здэ, руб.}, \quad (8)$$

где:

Вдэ - стоимость устранения имеющихся дефектов эксплуатации, руб.;

Здэ - затраты на устранение имеющихся дефектов эксплуатации с учетом коэффициента износа, руб.

Примечание. Использование приблизительных расчетов оправдано тем, что при определении стоимости АМТС с целью оформления документов на наследование, дарение и т.п. выявляются дефекты не для определения стоимости и проведения соответствующего ремонта, а только для наиболее полного представления о техническом состоянии АМТС и учета этого состояния в размере стоимости.

3.5.2. К дефектам эксплуатации (в качестве факторов, влияющих на снижение остаточной стоимости АМТС) в настоящем Руководстве отнесены:

- а) следы и последствия коррозии;
- б) усталостные трещины элементов кузова, рамы и прочих деталей;
- в) сколы (выбоины), потускнение (потеря глянца), расслоение, растрескивание, растяжение неметаллических деталей (материалов), лакокрасочных и других защитных покрытий, разрыв обивки по шву;
- г) загрязнение, разрыв (не по шву) обивки, тента;
- д) следы рихтовки, правки, подгонки, ремонтной сварки элементов кузова, рамы;
- е) неровности, вмятины и другие механические повреждения, вызванные нарушением правил эксплуатации (и не являющиеся следствием дорожно - транспортного происшествия);
- ж) ослабление крепления агрегатов, узлов (деталей) АМТС;
- з) негерметичность емкостей и систем;
- и) прочие явные дефекты эксплуатации.

3.5.3. Дефекты эксплуатации, классифицированные в пп. а, б, в п. 3.5.2, могут быть следствием не только ненадлежащего обслуживания, но частично и следствием естественного старения (износа) используемых в конструкции материалов. В связи с этим при определении величины снижения стоимости АМТС при наличии дефектов эксплуатации (Вдэ) в данном случае из суммы затрат на устранение дефектов эксплуатации вычитается часть затрат, приходящаяся на устранение последствий естественного износа.

Величина затрат на устранение дефектов с учетом естественного износа определяется по формуле:

$$\text{Здэ} = \text{Ср} + \text{Цм} + \text{Цд} \times \left(1 - \frac{\text{Итр}}{100}\right), \text{ руб.}, \quad (9)$$

где:

Ср - суммарная стоимость работ по устранению дефектов эксплуатации, руб.;

Цм - суммарная стоимость основных материалов, необходимых для устранения дефектов эксплуатации, руб.;

Цд - суммарная стоимость запасных частей, необходимых для устранения дефектов эксплуатации, руб.;

$$\left(1 - \frac{\text{Итр}}{100}\right) = \text{ки} - \text{коэффициент износа, учитывающий в затратах по}$$

устранению любых дефектов АМТС часть, приходящуюся на устранение последствий естественного износа, руб.

3.5.4. Дефекты эксплуатации, классифицированные пп. г, д, е, ж, з п. 3.5.2, рассматриваются в качестве дефектов, полностью зависящих от качества обслуживания АМТС, и поэтому предполагаемые затраты на их устранение полностью учитываются при определении стоимости АМТС.

3.5.5. При выявлении дефектов эксплуатации, работы по устранению которых, вплоть до замены детали, не предусмотрены предприятием - изготовителем АМТС в сборниках нормативной трудоемкости и технологических процессах (загрязнение, потускнение покрытий и т.п.), допускается за основу расчета принимать предполагаемую трудоемкость работ и соответствующую стоимость нормо - часа. Для расчета можно также использовать аналогичные по смыслу или способу выполнения работы, оцененные ранее, или для других типов АМТС.

3.5.6. При выполнении ремонтных воздействий на несъемных деталях кузова коэффициент износа следует применять для АМТС, достигших общего уровня износа не менее 40%, поскольку, исходя из физической сущности процесса износа, до этого уровня упомянутые ремонтные воздействия вызывают значительное ухудшение физико - механических свойств деталей и конструкции кузова, не сравнимые с эффектом обновления. Для съемных деталей кузова коэффициент износа применяется при любой степени (проценте) износа АМТС.

Примечание. Коэффициент обновления не применяется для съемных элементов кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа - дачи, мотоколяски и т.п.) для АМТС, находящихся на гарантийном периоде эксплуатации, установленном предприятием - изготовителем АМТС.

3.6. Корректировка стоимости АМТС, предъявленного в неотремонтированном (аварийном) состоянии.

3.6.1. При осмотре поврежденного АМТС в неотремонтированном состоянии с целью корректировки его стоимости ( $S_{ав}$ ) доаварийная стоимость ( $S_{из}$ ) должна быть соответственно снижена на величину затрат по устранению имеющихся дефектов эксплуатации ( $Z_{дэ}$ ) и величину предполагаемой дополнительной утраты товарной стоимости, которая произойдет в результате восстановления ( $У_{об}$ ), т.е.:

$$S_{ав} = S_{из} - Z_{дэ} - У_{об}, \text{ руб.} \quad (10)$$

Примечание. В данном случае имеющиеся на АМТС дефекты аварийного характера рассматриваются как дефекты эксплуатации, т.к. при определении стоимости происхождение имеющихся дефектов значения не имеет.

3.6.2. Сумма затрат на устранение конкретного аварийного повреждения и размер компенсации за причиненные убытки могут не совпадать, т.к. настоящая методика учитывает частичное обновление бывшего в употреблении АМТС при замене поврежденных деталей (узлов) на новые. Несовершенство технологии ремонта компенсируется суммой, получаемой при расчете величины утраты товарной стоимости, произошедшей вследствие аварии и последующих ремонтных воздействий.

3.6.3. Затраты на восстановление с учетом возможного обновления ( $Z_{дэ}$ ) и величина дополнительной утраты товарной стоимости ( $У_{об}$ ) АМТС могут рассчитываться отдельно, в качестве самостоятельных услуг, и поэтому порядок и методики их расчета представлены соответственно в разделах 4 и 5 настоящих Рекомендаций.

3.7. Корректировка стоимости АМТС, представленного на осмотр после восстановительных работ по факту аварии (дорожно - транспортного происшествия).

3.7.1. Определение стоимости АМТС, предъявленного на осмотр после восстановительных работ, как правило, выполняется по формулам (3 - 7), где выявленные следы ремонтных воздействий рассматриваются как дефекты эксплуатации.

3.7.2. В порядке исключения, по запросу заинтересованных организаций и при наличии официальных документов (заверенных копий), раскрывающих способы, виды, стоимость восстановительных работ по конкретной аварии (заказ - наряд, калькуляция ремонтного предприятия, смета страхового общества), может быть проведена попытка выявить доаварийное состояние АМТС и рассчитать его остаточную стоимость перед аварией (формулы 3 - 7), с последующей коррекцией по формуле (10). При этом необходимо предупредить заказчика о возможных неточностях результатов такой оценки.

3.8. Корректировка стоимости АМТС в случае его оснащения дополнительным оборудованием, оснасткой.

3.8.1. При наличии на предъявленном на осмотр АМТС дополнительного, не входящего в стандартную комплектацию оборудования (оснастки), необходимо скорректировать стоимость установленного оборудования (за вычетом его износа) и стоимости работ по их установке.

3.8.2. За каждый год эксплуатации дополнительно установленного оборудования (оснастки) снимается 8% его стоимости. Порядок определения исходных данных для расчета стоимости дополнительного оборудования (оснастки) идентичен порядку определения исходных данных для АМТС.

3.8.3. Цена и срок службы дополнительно установленного оборудования (оснастки) должны быть подтверждены документально (прейскурант, чек, паспорт и т.д.).

3.8.4. При отсутствии документального подтверждения цены или срока службы дополнительно установленное оборудование может не включаться в расчет стоимости АМТС, но его наличие необходимо отметить в документе, выдаваемом заказчику.

3.9. Особенности расчета стоимости специализированного (специального) автотранспортного средства.

3.9.1. При определении стоимости специализированного (специального) АМТС необходимо проверить состояние и работоспособность установленного на нем специального оборудования (например, подъемного механизма грузовой платформы самосвала, поворотного и грузоподъемного механизмов автокрана и т.п.).

3.9.2. Специальное оборудование считается исправным при выполнении им рабочих функций. Износ специального оборудования может приравниваться к износу АМТС, на котором оно установлено (если оно не заменялось в процессе эксплуатации или после капитального ремонта АМТС).

3.9.3. В случае неисправности специального оборудования владелец должен предоставить документальное подтверждение (калькуляцию) предполагаемой суммы затрат (ремонтные работы, запасные части и т.п.) на приведение данного оборудования в работоспособное состояние. Затем сумма затрат вычитается из стоимости (Сиз) АМТС.

3.9.4. При отсутствии документального подтверждения неисправное специальное оборудование не включается в расчет стоимости специализированного АМТС. Данный факт необходимо зафиксировать в документе, выдаваемом заказчику.

3.10. Корректировка стоимости АМТС при наличии признаков морального старения.

3.10.1. АМТС, бывшее в употреблении и не пользующееся спросом на рынке, может быть уценено по признаку морального старения на 10%, исходя из расчетной величины стоимости, полученной в результате корректировки с учетом всех рассмотренных ранее ценообразующих факторов. Полученная стоимость может быть снижена еще в диапазоне 5 - 30%, если на момент осмотра прекращен выпуск АМТС оцениваемой модели (модификации), и дополнительно, до 15%, в случае прекращения выпуска запасных частей для этого АМТС.

3.10.2. При принятии окончательного решения о величине снижения стоимости АМТС по причине морального старения необходимо учитывать реальные цены на рынке АМТС.

3.11. Расчетная стоимость АМТС с учетом всех перечисленных выше факторов снижения не должна быть меньше суммы стоимостей металлолома его деталей.

#### 4. Определение затрат на восстановление поврежденного автотранспортного средства

4.1. Стоимость восстановления (величина затрат на ремонт) поврежденного в ДТП автотранспортного средства в общем случае складывается из стоимости работ ( $V_p$ ) с учетом предусмотренных надбавок или скидок, стоимости использованных в процессе восстановления основных материалов ( $V_m$ ) и стоимости установленных на АМТС деталей ( $V_d$ ) запасных частей. В случае же определения размера компенсации за восстановление поврежденного АМТС ( $K_b$ ) учитывается его частичное обновление при замене поврежденных деталей с определенным процентом износа ( $I_{тр}$ ) на новые и расчет соответственно ведется по формуле:

$$K_b = V_p + V_m + k_i \times V_d, \text{ руб.} \quad (11)$$

Примечание. При расчете размера компенсации за аварийное повреждение по запросу страхового общества в формулу (11), вместо коэффициента износа ( $k_i$ ), вводится показатель (процент) скидки на износ, определенный договором страхования на конкретное АМТС.

4.2. Способ, виды и объем ремонтных работ (операций) определяются экспертом при осмотре АМТС в зависимости от характера и степени повреждения отдельных деталей с учетом необходимости проведения сопутствующих работ по разборке, регулировке, подгонке, окраске, антикоррозийной обработке и т.д., в соответствии с технологией, установленной предприятием - изготовителем АМТС.

4.3. Эксперт принимает решение о замене агрегата, узла (детали) только при технической невозможности или экономической нецелесообразности их восстановления (ремонта), руководствуясь

требованиями нормативных и инструктивных документов Российской Федерации и предприятий - изготовителей АМТС, регламентирующих нормативы технического состояния и безопасности эксплуатации АМТС.

Примечания. 1. Решению о замене двигателя, коробки передач, раздаточной коробки (коробки отбора мощности), ведущих мостов, межосевых дифференциалов, колесных редукторов, рулевого механизма, гидроусилителя руля, топливного насоса высокого давления; для специализированного транспорта - агрегатов и механизмов, размещенных на шасси базового автомобиля, должна предшествовать, как правило, их дефектовка с разборкой.

2. Замена кузова легкового автомобиля, автобуса, кабины грузового автомобиля назначается в том случае, если они не соответствуют требованиям на приемку кузовов в ремонт (РД 37.009.024-92).

4.4. При назначении объема окрасочных работ эксперт должен исходить из необходимости полной (а не частичной) окраски всех замененных и подвергшихся сварке, рихтовке, правке, окрашиваемых деталей до видимой линии их раздела с сопряженной деталью, а также сопряженных деталей, если их окрашенная поверхность повреждается в результате соединения сваркой.

4.5. Если в соответствии с требованиями п. 4.4 окраске подлежит более 50% наружной окрашиваемой поверхности АМТС, целесообразно назначить полную наружную окраску всего АМТС.

4.6. При органолептическом методе определения технического состояния АМТС и объема восстановительных работ не всегда имеется возможность выявить причины некоторых дефектов на внутренних деталях агрегатов и узлов трансмиссии или силового агрегата, а также скрытых деталях кузова или кабины. В таких случаях все предположения по скрытым повреждениям эксперт должен зафиксировать в Акте осмотра и документе, выдаваемом заинтересованной организации (лицу), но не включать в стоимость восстановления до подтверждения предположения непосредственным осмотром разобранного узла, агрегата, или заказ - нарядом на выполненные работы по устранению повреждения.

Примечание. В стоимость восстановления АМТС заранее могут быть включены затраты на дефектовку (снятие, разборка и т.д.) узла, агрегата, с подозрением на скрытое повреждение.

4.7. Стоимость восстановительных работ определяется на основании установленных предприятием - изготовителем нормативов трудоемкостей технического обслуживания и ремонта АМТС, средневзвешенной стоимости нормо - часа работ по ТО и ремонту АМТС данного типа в данном регионе с учетом предусмотренных надбавок или скидок.

Стоимость запасных частей и комплектующих принимается с учетом розничных цен, приведенных в сборниках цен (п. 3.1.2), или по среднему уровню цен, сложившемуся в регионе.

Стоимость материалов принимается исключительно по средней величине стоимостей, сложившихся в данном регионе.

4.8. При определении ущерба для поврежденного в дорожно - транспортном происшествии АМТС, находящегося на гарантийном периоде эксплуатации, могут быть учтены возможные расходы на ремонт АМТС до истечения гарантийного срока, т.к. по условиям предприятия - изготовителя гарантийные обязательства на АМТС после ДТП утрачивают свою силу. Сумму компенсации за неиспользованные гарантийные обязательства следует определять исходя из остатка гарантийного пробега АМТС и норматива затрат на текущий (гарантийный) ремонт (на 1000 км пробега), установленного предприятием - изготовителем.

4.9. Расчетная величина ущерба не может превышать суммы стоимости новой запасной части и стоимости работ по ее замене или стоимости замены кузова (автомобиля) на аналогичный.

## 5. Определение величины дополнительной утраты товарной стоимости автотранспортного средства в результате аварийного повреждения и последующих ремонтных воздействий

5.1. Дополнительная УТС может быть охарактеризована преждевременным ухудшением товарного (внешнего) вида автотранспортного средства, вызванное снижением прочности и долговечности отдельных деталей, узлов и агрегатов, соединений и защитных покрытий, вследствие выполнения ремонтных воздействий на его элементах, использованием при ремонте бывших в употреблении или отремонтированных запасных частей.

Дополнительная утрата товарной стоимости (УТС) автотранспортного средства в результате аварийного повреждения и последующих ремонтных воздействий определяется при его предъявлении в поврежденном виде (до восстановления).

Примечание. В порядке исключения, по запросам заинтересованных организаций, УТС может быть определена после восстановления АМТС, без предъявления (осмотра) АМТС. Для этого

обязательно должны быть представлены документы, характеризующие техническое состояние АМТС перед аварией, характер повреждения деталей, способ и виды ремонтных воздействий по устранению последствий рассматриваемой аварии.

5.2. УТС может быть определена для всех типов поврежденных АМТС, если при осмотре выявлена необходимость выполнения одного из нижеперечисленных видов ремонтных воздействий, влияющих на товарное состояние.

5.2.1. Ремонт съемных элементов кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа - дачи, мотоколяски) - Уэл.

5.2.2. Ремонт (замена) несъемных элементов кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа - дачи, мотоколяски), формирующих каркас кузова (платформы, рамы, коляски) или устранение перекоса несущих частей транспортного средства - Укар.

5.2.3. Замена кузова (кабины, рамы) автомобиля, автобуса, прицепа - дачи, мотоколяски или их разборка с большим объемом слесарно - арматурных работ, вызывающих нарушение качества заводской сборки, - Укуз.

5.2.4. Полная или частичная окраска кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, коляски) - Уокр.

5.3. При наличии всех перечисленных видов ремонтных воздействий общая (суммарная) величина УТС составит:

$$Уоб = Уэл + Укар + Уокр + Укуз, \text{ руб.} \quad (12)$$

Примечания. 1. На поврежденное АМТС, выданное гражданину бесплатно, через органы социального обеспечения, УТС может быть начислена только по запросу суда.

2. Также по запросу суда начисляется УТС на АМТС, использующиеся в учебных целях и спортивных мероприятиях.

3. УТС автотранспортного средства не начисляется также в следующих случаях:

- если на день осмотра величина расчетного износа составляет более 40%;

- если оно ранее полностью перекрашивалось (для автомобиля, автобуса и прицепа - дачи полная окраска снаружи и внутри салона);

- если поврежденные элементы (детали) имеют следы предыдущих аварий (ремонтных воздействий), коррозионные разрушения.

5.4. Величина дополнительной утраты товарной стоимости при ремонте съемных элементов кузова, кабины, рамы, прицепа - дачи, грузовой платформы, мотоколяски, коляски мототехники (Уэл) определяется по формуле:

$$Уэл = k2 \sum_{i=1}^m k1 \times Ц_i, \text{ руб.}, \quad (13)$$

где:

$k1$  - коэффициент изменения величины УТС в зависимости от способа или характера предполагаемого ремонтного воздействия; значения  $k1$  для всех типов АМТС приведены в таблице 2;

$Ц_i$  - розничная цена  $i$ -ой детали, подвергаемой ремонтному воздействию (руб.);

$k2$  - коэффициент изменения величины УТС в зависимости от степени износа АМТС; значения  $k2$  для всех видов АМТС приведены в Приложении 11;

$m$  - число съемных элементов (деталей), подвергаемых ремонтному воздействию (ед.).

Примечания. 1. Значение коэффициента  $k1$ , используемое в конкретном случае, определяется экспертом исходя из фактического состояния рассматриваемого АМТС, предполагаемого влияния ремонтного воздействия на внешний вид и остаточный ресурс отремонтированных деталей, соединений, декоративных и защитных покрытий, АМТС в целом.

2. Максимальное значение  $k1$  рекомендуется применять при определении Уэл наружных панелей кузова (кабины, коляски мототехники).

При незначительных повреждениях (до 5% площади детали) УТС по данной детали может не определяться.

При ремонте (восстановлении) съемных деталей, в т.ч. кузова (кабины, грузовой платформы, коляски мототехники), максимальная величина дополнительной утраты товарной стоимости (Уэл) не может превышать 70% розничной цены этих деталей.

Суммарная величина дополнительной утраты товарной стоимости АМТС при ремонте (восстановлении) съемных деталей его кузова (кабины и т.п.) не должна превышать значения, полученного с учетом коэффициента  $n_i$ , указанного в таблице 3.

5.5. При наличии на деталях (кузове, кабине, платформе, коляске), не затронутых рассматриваемой аварией, следов предыдущих аварий (ремонтных воздействий) эксперт вправе начислить УТС по вновь поврежденным деталям, но не более 50%.

5.6. При необходимости определения величины дополнительной утраты товарной стоимости по трем другим (п. 5.2 Руководства) видам ремонтных воздействий УТС определяется по следующей формуле:

$$y_i = k_2 \times \text{Ц}'р \sum_{1}^m n_i, \text{ руб.}, \quad (14)$$

где:

$y_i$  - величина УТС по одному из трех видов ремонтных воздействий (Укар, Уокр, Укуз);

$k_2$  - коэффициент изменения величины УТС в зависимости от степени износа; значения  $k_2$  для всех типов АМТС приведены в Приложении 11;

$n_i$  - коэффициент снижения товарной стоимости АМТС в зависимости от вида  $i$ -го ремонтного воздействия; предельно допустимые значения  $n_i$  для всех типов АМТС приведены в таблице 3;

$\text{Ц}'р$  - розничная цена нового АМТС с учетом фактической комплектности, руб.

Таблица 2

КОЭФФИЦИЕНТ ИЗМЕНЕНИЯ ВЕЛИЧИНЫ УТС ПРИ РЕМОНТНОМ ВОЗДЕЙСТВИИ НА ЭЛЕМЕНТЫ (ДЕТАЛИ) КУЗОВА

N п/п	Способ или характер ремонтного воздействия на деталь	Значения $k_i$
1	2	3
Ремонт съемных деталей без снятия с АМТС		
1	Устранение повреждений детали в легкодоступных местах при деформации поверхности до 20% - ремонт N 1	до 0,4
2	Устранение повреждений с применением подогрева (сварки) или ремонт N 1 детали с деформацией поверхности от 20 до 50% - ремонт N 2	до 0,6
3	Устранение (правка) повреждений со вскрытием узла и сваркой; частичная реставрация детали с деформацией поверхности до 30% - ремонт N 3	до 0,8
4	Устранение повреждений частичной реставрацией детали на поверхности свыше 30% - ремонт N 4	до 0,9
5	Замена части детали (ремонтная вставка)	до 0,7
Ремонт съемных деталей, снятых с АМТС		
6	Устранение повреждений детали в легкодоступных местах при деформации поверхности до 20% - ремонт N 1	до 0,3
7	Устранение повреждений с применением подогрева (сварки) или ремонт N 1 детали с деформацией поверхности от 20 до 50% - ремонт N 2	до 0,5
8	Устранение (правка) повреждений со вскрытием узла и сваркой; частичная реставрация детали с деформацией поверхности до 30% - ремонт N 3	до 0,7
9	Устранение повреждений частичной реставрацией детали на поверхности свыше 30% - ремонт N 4	до 0,8
10	Замена части детали (ремонтная вставка)	до 0,6

5.7. Величина коэффициента  $n_i$ , используемого для расчета дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по ремонту (замене) несъемных элементов, формирующих каркас кузова (платформы, коляски, рамы) (Укар), определяется в соответствии с нормативной трудоемкостью

(Тн) выполняемых работ, установленной предприятием - изготовителем АМТС, из расчета  $n_i = 0,0007$  Тн (с учетом ограничений  $\sum n_i \leq 0,15$ , таблица N 3, стр. 22, пункт N 2).

При устранении перекоса несущих частей кузова использовать значение  $n_{max}$ , таблица N 3, стр. 22. (Суммарный коэффициент, используемый для расчета дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по ремонту (замене) несъемных элементов, формирующих каркас кузова, и устранении перекоса несущих частей кузова должен определяться следующим образом:  $\sum n_i + n_{max}$ , где  $n_{max}$  соответствующее определенному виду перекоса кузова значение из таблицы N 3, стр. 22, пункты N 3, 4, 5, 6.)

Таблица 3

**КОЭФФИЦИЕНТ СНИЖЕНИЯ ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ В ЗАВИСИМОСТИ  
ОТ ВИДА РЕМОНТНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ЭЛЕМЕНТЫ АМТС**

N п/п	Вид ремонтного воздействия (причина снижения товарной стоимости)	Значения $n_{max}$
1	2	3
1	Ремонт съемных элементов кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа - дачи, мотоколяски и т.п.)	0,03
2	Ремонт (замена) несъемных элементов каркаса кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа - дачи, мотоколяски и т.п.)	0,15
3	Устранение несложного перекоса	0,005
4	Устранение среднего перекоса	0,01
5	Устранение сложного перекоса	0,015
6	Устранение особо сложного перекоса	0,02
7	Замена кузова (кабины, рамы) или разборка АМТС для полной окраски	0,01
8	Нарушение качества заводской сборки	0,01
9	Полная окраска кузова (кабины)	0,04
10	Окраска деталей кузова (кабины, рамы, прицепа - дачи)	0,05
11	Разнотон при частичной окраске	0,005
12	Капитальный ремонт полнокомплектного АМТС	0,2

Примечание. Указанные в таблице величины коэффициента  $n_i$  - для работ по ремонту съемных элементов кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа - дачи, мотоколяски и т.п.) и капитального ремонта полнокомплектного АМТС являются справочными.

5.8. Величина коэффициента  $n_i$ , используемого для расчета размера дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по замене кузова (кабины, рамы) АМТС или их разборке с большим объемом слесарно - арматурных работ (Укуз), определяется в соответствии с нормативной трудоемкостью (Тн) выполняемых работ, установленной предприятием - изготовителем, из расчета  $n_i = 0,00025$  Тн.

5.9. Величина коэффициента  $n_i$ , используемого для расчета размера дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по полной или частичной окраске АМТС (Уокр), определяется в соответствии с нормативной трудоемкостью (Тн) выполняемых работ, установленной предприятием - изготовителем, из расчета  $n_i = 0,001$  Тн.

5.10. Величина коэффициента  $n_i$ , используемого для расчета размера дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ, вызывающих нарушение качества заводской сборки АМТС и разнотон при частичной окраске, является постоянной.

Для учета этих факторов дополнительного снижения товарной стоимости необходимо к расчетному значению коэффициента  $n_i$ , полученному для учета влияния основных ремонтных работ, прибавить соответствующее значение, принятое по таблице 3 (п. 5.8).

5.11. Величина дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по ремонту (замене) несъемных элементов, формирующих каркас кузова (платформы, рамы, коляски), или устранению перекоса несущих частей (Укар) снижается на 50%, если имеются признаки (следы) предыдущих аварийных повреждений несъемных элементов.

Величина дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по полной или частичной окраске АМТС (Уокр) определяется для транспортных средств с заводским лакокрасочным покрытием и сроком эксплуатации не более пяти лет.

При наличии гарантии предприятия - изготовителя на лакокрасочное покрытие АМТС, превышающую упомянутый срок, для определения возможности расчета УТС следует руководствоваться сроком гарантии.

---

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов соответствует оригиналу.

---

5.13. Величина дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по полной или частичной окраске АМТС (Уокр) не определяется, если кузов (кабина, рама и грузовая платформа) автомобиля, автобуса, прицепа - дачи, мотоколяски, грузового мотороллера перекрашивался снаружи в зоне аварийного повреждения или полностью.

5.14. Величина дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по полной или частичной окраске АМТС (Уокр) снижается на 50% при наличии на деталях (кузове, кабине, платформе, коляске), не затронутых рассматриваемой аварией, следов предыдущих аварий (ремонтной окраски), утрата товарной стоимости по разнотону в этом случае не определяется.

Приложение 1

Обязательное

ПЕРЕЧЕНЬ  
ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ АКТОВ, НОРМАТИВНОЙ,  
ОРГАНИЗАЦИОННОЙ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ,  
РЕКОМЕНДУЕМОЙ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИ ОКАЗАНИИ УСЛУГ  
КОНСУЛЬТАЦИОННЫХ ПУНКТОВ (КОД ОКУН 017614)

1. Законодательные акты

- 1.1. Закон Российской Федерации "О защите прав потребителей".
- 1.2. Закон Российской Федерации "О сертификации продукции и услуг".
- 1.3. Закон Российской Федерации "О безопасности дорожного движения".
- 1.4. "Правила предоставления услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств".

2. Государственные стандарты

- 2.1. ГОСТ 9.032-74 "Покрытия лакокрасочные. Группы, технические требования и обозначения".
- 2.2. ГОСТ 9.402-80 "Покрытия лакокрасочные. Подготовка металлических поверхностей перед окрашиванием".
- 2.3. ГОСТ 17.2.01-84 "Дизели автомобильные. Дымность отработавших газов. Нормы и методы измерений".
- 2.4. ГОСТ 17.2.2.03-87 "Охрана природы. Атмосфера. Нормы и методы измерений содержания углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями. Требования безопасности".
- 2.5. ГОСТ 21398-89 "Автомобили грузовые. Общие технические требования".
- 2.6. ГОСТ 25478-91 "Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки".
- 2.7. ГОСТ 27815-88 "Автобусы. Общие требования к безопасности конструкции".

3. Отраслевые стандарты

- 3.1. ОСТ 37-001.262-83 "Мотоциклы и двигатели. Выбросы вредных веществ. Нормы и методы определения".
- 3.2. ОСТ 37.001.267-83 "Автомобили легковые. Типы кузовов. Основные термины и определения".

- 3.3. ОСТ 37.004.016-84 "Мотоциклы отремонтированные. Общие технические требования".  
3.4. ОСТ 37.004.017-84 "Мотоколяски отремонтированные. Общие технические требования".  
3.5. ОСТ 37.001.082-82 "Подготовка предпродажная легковых автомобилей".

#### 4. Руководящие документы

- 4.1. РД 37.009.015-98 "Методическое руководство по определению стоимости транспортного средства с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления".  
4.2. РД 37.009.024-92 "Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей предприятиями автотехобслуживания".  
4.3. РД 37.009.026-92 "Положение о техническом обслуживании и ремонте автотранспортных средств, принадлежащих гражданам (легковые автомобили, автобусы и мини - трактора)".  
4.4. РД 37.009.027-93 "Нормативы трудозатрат по техническому обслуживанию и ремонту легковых автомобилей ЗАЗ, ЛуАЗ, АЗЛК, Иж, ГАЗ, УАЗ, ВАЗ для взаиморасчетов".  
4.5. РТМ 37.001.050-78 "Контроль геометрии шасси легковых автомобилей на станциях технического обслуживания".  
4.6. "Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта".

#### 5. Технологическая документация

- 5.1. Руководства по ремонту автомобилей (мотоциклов).  
5.2. Руководства (инструкции) по эксплуатации автомобилей (мотоциклов).  
5.3. Каталоги запасных частей на автомобили (мотоциклы).  
5.4. Технологическая документация на автомобили (мотоциклы) по видам работ, выполняемых при техническом обслуживании и ремонте.  
5.5. Прейскурант 27-07. Отпускные цены на детали к транспортным средствам.  
5.6. Сборники цен на автотранспортные средства, двигатели и запасные части к ним.  
5.7. Сборники цен на автомобили иностранного производства.  
5.8. Справочники "Евротакс", "Митчелл", "Аудатекс", "ДАТ", "Мотор" по легковым и грузовым автомобилям иностранного производства.  
Примечание. Перечень может быть сокращен в конкретном случае, в зависимости от номенклатуры видов предоставляемых предприятием работ.

Приложение 2

Рекомендуемое

Наименование и реквизиты организации (предприятия, частного предпринимателя), выполняющей услуги по определению стоимости АМТС с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления

#### АКТ ОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

"\_\_" \_\_\_\_\_ 199\_\_ г.  
(дата осмотра)

"\_\_" час. "\_\_" мин.  
(время осмотра)

Место осмотра \_\_\_\_\_  
(город, улица, номер дома, наименование организации)

Мною, инженером - автоэкспертом \_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество);

\_\_\_\_\_

наименование организации) \_\_\_\_\_  
произведен осмотр транспортного средства \_\_\_\_\_  
(идентификационные

\_\_\_\_\_

признаки транспортного средства, тип, марка, модель, модификация,

\_\_\_\_\_

страна - изготовитель, страна - импортер)  
год и месяц выпуска: \_\_\_\_\_ регистрационный номерной знак: \_\_\_\_\_  
тип двигателя: \_\_\_\_\_

(дизельный, бензиновый, карбюраторный, инжекторный и т.д.)  
номер двигателя \_\_\_\_\_ рабочий объем: \_\_\_\_\_ мощность: \_\_\_\_\_  
идентификационный номер \_\_\_\_\_  
(VIN):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17  
номер кузова (шасси, рамы): \_\_\_\_\_ цвет кузова (кабины,  
шасси, рамы): \_\_\_\_\_ пробег: \_\_\_\_\_ (км, мили);  
паспорт транспортного средства (технический паспорт, свидетельство  
о регистрации): серия - \_\_\_\_\_ номер - \_\_\_\_\_,  
(государственная принадлежность)  
принадлежащего: \_\_\_\_\_

(почтовый адрес владельца, телефон; для юридического  
лица - юридический адрес, банковские реквизиты)  
доверенное лицо: \_\_\_\_\_  
(почтовый адрес, телефон; для юридического лица - юридический  
адрес, банковские реквизиты)

ПРИ ОСМОТРЕ УСТАНОВЛЕНО: \_\_\_\_\_  
(перечень всех дефектов, определенных при

\_\_\_\_\_

осмотре транспортного средства; при наличии - номер справки органа  
\_\_\_\_\_

МВД о дорожно - транспортном происшествии; номер страхового  
\_\_\_\_\_

полиса, реквизиты страховщика; дата и номер уведомления ответчика,  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

других заинтересованных лиц)

Акт составлен по наружному осмотру:

При осмотре присутствовали:

Владелец АМТС	_____	(Ф.И.О.)
	(подпись)	
Доверенное лицо	_____	(Ф.И.О.)
	(подпись)	
Другие заинтересованные лица	_____	(Ф.И.О.)
	(подпись)	
Инженер - автоэксперт	_____	(Ф.И.О.)
	(подпись)	

оборотная сторона "АКТА ОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА"

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТА

\_\_\_\_\_

(общее заключение о комплектности, техническом состоянии  
\_\_\_\_\_

автомобилотранспортного средства; перечень работ по устранению  
\_\_\_\_\_

дефектов, выявленных при осмотре, и восстановлению  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

эксплуатационных и потребительских свойств АМТС; ссылки на  
нормативные документы, регламентирующие требования к выполнению  
работ и техническому состоянию данного типа АМТС)

Инженер - автоэксперт \_\_\_\_\_ (Ф.И.О.)  
(подпись)

Приложение 3

Рекомендуемое

Наименование и реквизиты организации (предприятия, частного  
предпринимателя), выполняющей услуги по определению стоимости  
АМТС с учетом естественного износа и технического состояния  
на момент предъявления

Утверждаю  
Руководитель организации  
\_\_\_\_\_ Фамилия, И.О.  
(подпись)  
"\_\_" \_\_\_\_\_ 199\_\_ г.  
М.П.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ  
О СТОИМОСТИ РЕМОНТА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

(идентификационные признаки транспортного средства: тип, марка,  
модель, модификация, страна - изготовитель, регистрационный знак)

Выдано на основании \_\_\_\_\_  
(наименование, дата и номер документа: заявки,  
акта осмотра)

Номер п/п (код по сб. норм)	Наименование единицы работ, запасных частей, материалов	Трудоем. нормо - ч. (ед. изм.)	Кол-во	Сумма, руб.
1	2	3	4	5
1	Стоимость ремонтных работ			
1.1	Стоимость ремонта / замены			

Итого: Стоимость ремонта / замены				
НДС				
ВСЕГО: Стоимость ремонта / замены				
1.2	Стоимость разборки / сборки			
Итого: Стоимость разборки / сборки				
НДС				
ВСЕГО: Стоимость разборки / сборки				
1.3	Стоимость окраски / контроля			
Итого: Стоимость окраски / контроля				
НДС				
ВСЕГО: Стоимость окраски / контроля				
2	Стоимость узлов и деталей			
Итого: Стоимость узлов и деталей				
Стоимость узлов и деталей с учетом износа				
3	Стоимость новых материалов			
Итого: Стоимость новых материалов				
ВСЕГО: Стоимость работ, узлов, деталей и новых материалов				
ВСЕГО: Стоимость работ, узлов, деталей (с учетом износа) и новых материалов				

Всего стоимость устранения дефектов АМТС составляет \_\_\_\_\_  
(сумма прописью)  
\_\_\_\_\_ рублей,  
с учетом износа (коэффициента износа): \_\_\_\_\_  
(сумма прописью)  
\_\_\_\_\_ рублей.

Стоимость <\*> АМТС, аналогичного рассматриваемому, в исправном состоянии, на момент подготовки заключения составляет \_\_\_\_\_  
(указать)  
\_\_\_\_\_ рублей.  
источник информации)

-----  
<\*> Указывается при необходимости.

Расчет стоимости ремонта АМТС выполнен в соответствии с требованиями Методического руководства по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления, РД 37.009.015.

Перечень работ по восстановлению эксплуатационных и потребительских свойств АМТС принят в соответствии с \_\_\_\_\_

(указать источник информации)

Нормативная трудоемкость выполнения работ по восстановлению эксплуатационных и потребительских свойств АМТС принята в соответствии с \_\_\_\_\_

(указать источник информации)

Стоимость норма - часа выполнения работ по восстановлению эксплуатационных и потребительских свойств АМТС принята по \_\_\_\_\_

(указать источник информации)

Стоимости необходимых запасных частей и материалов приняты в соответствии с \_\_\_\_\_

(указать источник информации)

Заключение подготовил инженер - автоэксперт

\_\_\_\_\_ (Ф.И.О.)

(подпись, дата)

Приложение 4

Рекомендуемое

Наименование и реквизиты организации (предприятия, частного предпринимателя), выполняющей услуги по определению стоимости АМТС с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления

Утверждаю

Руководитель организации

\_\_\_\_\_ Фамилия, И.О.

(подпись)

"\_\_" \_\_\_\_\_ 199\_\_ г.

М.П.

#### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

О ВЕЛИЧИНЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ УТРАТЫ ТОВАРНОЙ  
СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В РЕЗУЛЬТАТЕ  
АВАРИЙНОГО ПОВРЕЖДЕНИЯ И ПОСЛЕДУЮЩИХ  
РЕМОНТНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ

Выдано на основании \_\_\_\_\_

(наименование, дата и номер документа:  
заявки, акта осмотра)

Предъявлен на оценку: \_\_\_\_\_

(идентификационные признаки транспортного

средства: тип, марка, модель, модификация, страна - изготовитель,

\_\_\_\_\_ страна - импортер)

год и месяц выпуска: \_\_\_\_\_ регистрационный номерной знак: \_\_\_\_\_

тип двигателя: \_\_\_\_\_

(дизельный, бензиновый, карбюраторный, инжекторный и т.д.)

номер двигателя \_\_\_\_\_ рабочий объем: \_\_\_\_\_ мощность: \_\_\_\_\_  
идентификационный номер (VIN):

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17

номер кузова (шасси, рамы): \_\_\_\_\_ цвет кузова (кабины, шасси, рамы): \_\_\_\_\_ пробег: \_\_\_\_\_ (км, мили);  
паспорт транспортного средства (технический паспорт, свидетельство о регистрации): серия - \_\_\_\_\_ номер - \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_;  
(государственная принадлежность)

принадлежащего: \_\_\_\_\_  
(почтовый адрес владельца, телефон; для юридического лица - юридический адрес, банковские реквизиты)

доверенное лицо: \_\_\_\_\_  
(почтовый адрес, телефон; для юридического лица - юридический адрес, банковские реквизиты)

В результате дорожно - транспортного происшествия транспортным средством получены следующие повреждения:

N п/п	Наименование дефектных деталей, вид дефекта	Способ устранения дефекта

В результате выполнения ремонтных воздействий по устранению аварийных повреждений элементов АМТС (сборка, разборка, сварка, правка, рихтовка, окраска и т.п.) будет нарушена целостность заводской сборки АМТС, уменьшится срок службы (ресурс) отдельных деталей и соединений, частично ухудшится внешний (товарный) вид, что соответственно приведет к снижению товарной стоимости АМТС в целом.

Для определения величины дополнительной утраты товарной стоимости использованы следующие данные:

- розничная цена нового \_\_\_\_\_  
(идентификационные признаки оцениваемого

\_\_\_\_\_ руб.  
транспортного средства или аналога: тип, марка, модель,

\_\_\_\_\_ модификация, страна - изготовитель, страна - импортер;

\_\_\_\_\_ дата установки цены, источник)

- пробег \_\_\_\_\_ км/миль ( \_\_\_\_\_ );

(источник информации;  
обоснование принятых данных)

- срок эксплуатации \_\_\_\_\_ лет ( \_\_\_\_\_ );

(источник информации;  
обоснование принятых данных)

- среднегодовой пробег \_\_\_\_\_ км/миль;

- износ АМТС по пробегу составляет \_\_%, при показателе износа на 1000 км пробега И1 = \_\_\_\_\_;

- износ АМТС в результате старения составляет \_\_\_\_\_%, при показателе старения И2 = \_\_\_\_\_;

- стоимость с учетом износа: \_\_\_\_\_ руб.

Кроме естественного износа АМТС имеет дополнительные дефекты, полученные в результате эксплуатации и дорожно - транспортных происшествий: \_\_\_\_\_

(из-за ненадлежащих условий хранения, эксплуатации,

\_\_\_\_\_ дефекты от предыдущих аварий, следы некачественного ремонта и

т.п.)

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ УТРАТА ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ ПРИ РЕМОНТЕ  
ИЛИ ЗАМЕНЕ ОТДЕЛЬНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ АМТС

Составляющие дополнительной утраты товарной стоимости	K1	K2	n	Цена деталей	Снижение товарной стоимости автомобиля
Ремонт съемных элементов, Уэл					
Ремонт несъемных элементов, Укар					
Окрасочные работы, Уокр					
Замена кузова, Укуз					
ИТОГО					

С учетом всех перечисленных факторов суммарная дополнительная утрата товарного состояния автомобиля равна: \_\_\_\_\_ рублей.

(сумма прописью)

Расчет величины дополнительной утраты товарной стоимости АМТС выполнен в соответствии с требованиями Методического руководства по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления, РД 37.009.015 (а также "Методики по определению стоимости автотранспортных средств для расчета таможенных платежей").

Стоимости нового АМТС и необходимых запасных частей приняты в соответствии с ценами \_\_\_\_\_.  
(указать источник информации)

Трудоемкость выполнения работ по восстановлению эксплуатационных и потребительских свойств АМТС принята по \_\_\_\_\_.  
(указать источник информации)

Заключение подготовил

Инженер - автоэксперт \_\_\_\_\_ (Ф.И.О.)  
(подпись)

Приложение 5

Рекомендуемое

Наименование и реквизиты организации (предприятия, частного предпринимателя), выполняющей услуги по определению стоимости АМТС с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления

Утверждаю  
Руководитель организации  
\_\_\_\_\_ Фамилия, И.О.

(подпись)  
"\_\_\_" \_\_\_\_\_ 199\_\_ г.  
М.П.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ  
О СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Выдано на основании \_\_\_\_\_  
(наименование, дата и номер документа: заявки,  
акта осмотра)

Предъявлен на оценку: \_\_\_\_\_  
(идентификационные признаки транспортного

средства: тип, марка, модель, модификация, страна - изготовитель,  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (страна - импортер)  
год и месяц выпуска: \_\_\_\_\_ регистрационный номерной знак: \_\_\_\_\_  
тип двигателя: \_\_\_\_\_

(дизельный, бензиновый; карбюраторный, инжекторный и т.д.)  
номер двигателя \_\_\_\_\_ рабочий объем: \_\_\_\_\_ мощность: \_\_\_\_\_  
идентификационный номер \_\_\_\_\_  
(VIN):

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----

номер кузова (шасси, рамы): \_\_\_\_\_ цвет кузова (кабины,  
шасси, рамы): \_\_\_\_\_ пробег: \_\_\_\_\_ (км, мили);  
паспорт транспортного средства (технический паспорт, свидетельство  
о регистрации): серия - \_\_\_\_\_ номер - \_\_\_\_\_,  
\_\_\_\_\_ (государственная принадлежность)

принадлежащего: \_\_\_\_\_  
(почтовый адрес владельца, телефон; для юридического  
лица - юридический адрес, банковские реквизиты)

доверенное лицо: \_\_\_\_\_  
(почтовый адрес, телефон; для юридического лица -  
юридический адрес, банковские реквизиты)

Особые отметки: \_\_\_\_\_  
(комплектность, перечень всех дефектов,

\_\_\_\_\_ определенных при осмотре транспортного средства; при наличии -  
\_\_\_\_\_ номер справки органа МВД о дорожно - транспортном происшествии;  
\_\_\_\_\_ номер страхового полиса, реквизиты страховщика; информация,  
\_\_\_\_\_ имеющая значение при определении стоимости АМТС)  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Для определения стоимости АМТС на момент предъявления  
использованы следующие данные:

- срок службы \_\_\_\_\_ лет ( \_\_\_\_\_ );  
(источник информации; обоснование  
принятых данных)
- пробег \_\_\_\_\_ км/миль ( \_\_\_\_\_ );  
(источник информации; обоснование  
принятых данных)
- нормативный пробег \_\_\_\_\_ км/миль ( \_\_\_\_\_ );  
(источник информации;  
обоснование принятых данных)
- розничная цена нового \_\_\_\_\_  
(идентификационные признаки оцениваемого

\_\_\_\_\_  
транспортного средства или аналога: тип, марка, модель,  
\_\_\_\_\_  
модификация, страна - изготовитель, страна - импортер;  
\_\_\_\_\_ руб.

дата установки цены, источник)  
- расчетная цена с учетом фактической комплектности \_\_\_\_\_ руб.

Данные промежуточных расчетов:

- износ, с учетом пере/недопробега,  
на момент предъявления: \_\_\_\_\_ %;  
- стоимость с учетом износа: \_\_\_\_\_ руб.

Корректировка (снижение) стоимости, рассчитанной с учетом комплектности и естественного износа, фактическому состоянию АМТС:

- из-за наличия дефектов эксплуатации на: - \_\_\_\_\_ руб.;  
(стоимость устранения дефектов эксплуатации)  
- из-за наличия неустраненных аварийных повреждений на: - \_\_\_\_\_ руб.;  
(стоимость устранения аварийных повреждений)  
- из-за дополнительной утраты товарной стоимости в результате ремонтных воздействий по устранению аварийных повреждений на: - \_\_\_\_\_ руб.;  
(величина утраты товарной стоимости)  
- из-за морального старения АМТС на: - \_\_\_\_\_ руб.

Стоимость предъявленного \_\_\_\_\_  
(тип, марка, модель, модификация АМТС,  
\_\_\_\_\_  
дата изготовления, страна - изготовитель)  
с учетом выявленных факторов составляет \_\_\_\_\_  
( \_\_\_\_\_ ) руб.  
(сумма прописью)

Расчет стоимости АМТС выполнен в соответствии с требованиями Методического руководства по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления, РД 37.009.015 (а также "Методики по определению стоимости автотранспортных средств для расчета таможенных платежей").

Стоимости нового АМТС и необходимых запасных частей приняты в соответствии с ценами \_\_\_\_\_.  
(указать источник информации)

Трудоемкость выполнения работ по восстановлению эксплуатационных и потребительских свойств АМТС принята по \_\_\_\_\_.  
(указать источник информации)

Стоимость нормо - часа выполнения работ по восстановлению эксплуатационных и потребительских свойств АМТС принята по \_\_\_\_\_.  
(указать источник информации)

Заключение подготовил

Инженер - автоэксперт \_\_\_\_\_ (Ф.И.О.)  
(подпись, дата)

ПРИМЕР  
РАСЧЕТА СТОИМОСТИ, ЗАТРАТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ  
И ВЕЛИЧИНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ УТРАТЫ СТОИМОСТИ АМТС

Государственный Научный Центр Российской Федерации  
Центральный Научно - исследовательский автомобильный  
и автотранспортный институт  
Н А М И

СВИДЕТЕЛЬСТВО ГОСУДАРСТВЕННОЙ АККРЕДИТАЦИИ N 100  
ОТ 21 МАЯ 1998 Г.

"Консультационный Центр"

Сертификат ГОССТАНДАРТА России N РОСС RU.У048.У00115  
Россия, 125438, г. Москва, ул. Автомоторная, 2  
Тел./факс: (095) 465-40-81, 456-31-91

АКТ  
ОСМОТРА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА  
N 17

Дата осмотра: 25 июня 1999 г.      Время осмотра: 10 часов 00 минут  
Место осмотра: Стоянка по месту жительства

Мною, инженером - экспертом Ивановым А.П., произведен осмотр автомобиля ГАЗ 3110 "Волга" производства Россия. Год выпуска 1997, государственный номерной знак А777АА77, номер двигателя V0034550, номер кузова V2266571, идентификационный номер (VIN) ХТН311000V2266571, цвет кузова синий, пробег 45000 км, технический паспорт (свидетельство о регистрации) серия АМ номер 133465.

Принадлежащего: Козлову Василию Андреевичу на правах собственности

Проживающего по адресу: г. Москва, ул. Королева, дом 1, кор. 1, кв. 1

При осмотре установлено: Автомобиль серийный, стандартной комплектации, без гидроусилителя руля. Дополнительное оборудование отсутствует.

Дата первой продажи осматриваемого автомобиля 4 февраля 1997 г. Автомобиль эксплуатировался в дорожно - климатических условиях Московского региона (II категория эксплуатации). Характер эксплуатации - сезонный. Номер двигателя, цвет и номер кузова, идентификационный номер и номер государственной регистрации, размещенные на осматриваемом автомобиле, соответствуют записям в паспорте транспортного средства и справке ГИБДД о дорожно - транспортном происшествии (ДТП). Характер и перечень повреждений автомобиля соответствуют записям в справке ГИБДД о ДТП. Повреждения автомобиля не препятствуют проведению проверки работы агрегатов, узлов и систем. Второй участник ДТП Смирнов Д.Д. приглашен владельцем автомобиля для участия в осмотре на 10 часов 00 минут (уведомление о вручении телеграммы N 324 от 21.06.97).

Автомобиль имеет следующие дефекты эксплуатации: Эксплуатационные дефекты на осматриваемом автомобиле не обнаружены.

Автомобиль в результате дорожно - транспортного происшествия получил следующие повреждения: Деформирован в правой передней части на 35% площади поверхности с нарушением геометрии капота. Нарушена геометрия проема капота. Деформированы по всей площади поверхности с образованием острых складок, вытяжкой металла и нарушением геометрии, крыло переднее правое, брызговик облицовки радиатора, панель облицовки радиатора верхняя, щиток радиатора правый, кожух правой фары, усилитель рамки облицовки радиатора правый, кронштейн усилителя правый, брызговик правого переднего крыла. Деформирован в передней части лонжерон подмоторной рамы правый. Дверь

передняя правая деформирована в передней части, где сопрягаются наружная и внутренняя панели двери с небольшой вытяжкой металла. Повреждены бампер передний (пластмассовый), кронштейны переднего бампера правый и левый, тяга сошки рулевой трапеции, блок - фара правая, правый передний указатель поворота, расширительный бачок (пластмассовый), облицовка радиатора.

При осмотре присутствовал:

\_\_\_\_\_ Подпись

\_\_\_\_\_ Подпись

\_\_\_\_\_ Подпись

Владелец автомобиля: \_\_\_\_\_ Подпись

Заключение эксперта: Автомобиль неисправен, утратил товарный вид, потребительские и эксплуатационные качества. Для приведения автомобиля в соответствие с требованиями Правил дорожного движения РФ, Государственного стандарта ГОСТ 25478-91 "Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки" необходимо выполнить следующие работы по восстановлению потребительских и эксплуатационных качеств автомобиля:

- Проём капота - устранить перекося (несложный перекося)
- Крыло переднее правое - замена
- Брызговик облицовки радиатора - замена
- Панель облицовки радиатора верхняя - замена
- Щиток радиатора правый - замена
- Кожух правой фары - замена
- Усилитель рамки облицовки радиатора правый - замена
- Кронштейн усилителя правый - замена
- Брызговик правого переднего крыла - замена
- Бампер передний (пластмассовый) - замена
- Кронштейны переднего бампера правый и левый - замена
- Тяга сошки рулевой трапеции - замена
- Блок - фара правая - замена
- Правый передний указатель поворота - замена
- Расширительный бачок (пластмассовый) - замена
- Облицовка радиатора - замена
- Лонжерон подмоторной рамы правый - ремонт N 3
- Дверь передняя правая - ремонт N 2
- Капот - ремонт N 2

Характер повреждений позволяет предположить, что возможны скрытые дефекты в передней подвеске, системе охлаждения, системе смазки.

Осмотр автомобиля выполнен в соответствии с требованиями РД 37.009.015-98 "Методическое руководство по определению стоимости транспортного средства с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления", РД 37.009.024-92 "Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей предприятиями автотехобслуживания", "Судебная автотехническая экспертиза. Часть 2. Теоретические основы и методики экспертного исследования при производстве автотехнической экспертизы. Пособие для экспертов - автотехников, следователей и судей".

Номенклатура требований к техническому состоянию автомобиля, нормы параметров и перечень работ приняты в соответствии с Государственным стандартом (ГОСТ) 25478-91 "Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки", РД 37.009.026-92 "Положение о техническом обслуживании и ремонте автотранспортных средств, принадлежащих гражданам (легковые и грузовые автомобили, автобусы и мини - трактора)", нормативными, технологическими и ценообразующими документами: сборник нормативов трудоемкостей на предпродажную подготовку, техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей производства "ГАЗ" и сборник цен на запасные части к легковым автомобилям ГАЗ, выпуск II, 1999 г.

Акт составлен по наружному осмотру.

Инженер - эксперт Иванов А.П.

Подпись

"25" июня 1999 года

Государственный Научный Центр Российской Федерации

Центральный Научно - исследовательский автомобильный  
и автототормный институт  
Н А М И

СВИДЕТЕЛЬСТВО ГОСУДАРСТВЕННОЙ АККРЕДИТАЦИИ N 100  
ОТ 21 МАЯ 1998 Г.

"Консультационный Центр"

Сертификат ГОССТАНДАРТА России

N РОСС RU.Y048.Y00115

Россия, 125438, г. Москва, ул. Автомоторная, 2

Тел./факс: (095) 465-40-81, 456-31-91

Утверждаю  
Первый заместитель  
Генерального директора  
ГНЦ "НАМИ"  
\_\_\_\_\_ А.А.ИПАТОВ  
"\_\_\_" \_\_\_\_\_ 199\_\_ г.

#### ЗАКЛЮЧЕНИЕ О СТОИМОСТИ РЕМОНТА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Автомобиля ГАЗ 3110 "Волга" производства Россия. Год выпуска 1997, государственный номерной знак А777АА77, номер двигателя V0034550, номер кузова V2266571, идентификационный номер (VIN) ХТН311000V2266571, цвет кузова синий, пробег 45000 км, технический паспорт (свидетельство о регистрации) серия АМ номер 133465.

Принадлежащего: Козлову Василию Андреевичу на правах собственности

Проживающего по адресу: г. Москва, ул. Королева, до 1, кор. 1, кв. 1

Выдано на основании Акта осмотра N 17 от 25 июня 1999 г. и справки ГИБДД N 126 от 17 июня 1999 г.

#### СТОИМОСТЬ РЕМОНТНЫХ РАБОТ

Номер п/п	Наименование работ	Стоимость н-час.	Количество н-час.	Количество	Сумма рублей
1	2	3	4	5	6
1	Лонжерон рамы правый - рем. N 3	300	5,15	1,00	1545
2	Кузов - устранение несложного перекоса	300	11,63	1,00	3489
3	Дверь передняя правая - рем. N 2	300	5,50	1,00	1650
4	Усилитель рамки облицовки - зам.	300	3,04	1,00	912
5	Панель облицовки радиатора верхняя - зам.	300	3,44	1,00	1032
6	Щиток радиатора боковой - зам.	300	0,38	1,00	114
7	Капот в сборе - рем. N 2	300	3,66	1,00	1098
8	Кожух фары крыла - зам.	300	1,90	1,00	570
9	Брызговик переднего крыла правый - зам.	300	5,32	1,00	1596
	Итого: стоимость работ по ремонту (замене)				12006

## СТОИМОСТЬ РАБОТ ПО СНЯТИЮ И УСТАНОВКЕ

Номер п/п	Наименование работ	Стоимость н-час.	Количество н-час.	Количество	Сумма рублей
1	2	3	4	5	6
1	Радиатор масляный снять - установить	150	2,01	1,00	301,5
2	Бак топливный снять - установить	150	1,24	1,00	186
3	Радиатор системы охлаждения снять - установить	150	1,20	1,00	180
4	Бачок расширительный снять - установить	150	0,24	1,00	36
5	Буфер передний в сборе снять - установить	150	0,98	1,00	147
6	Кронштейн переднего буфера снять - установить	150	0,17	1,00	25,5
7	Номерной знак передний снять - установить	150	0,10	1,00	15
8	Наконечник тяги рулевой трапеции снять - установить	150	0,68	1,00	102
9	Наконечник тяги рулевой трапеции снять - установить	150	0,43	1,00	64,5
10	Колесо в сборе снять - установить	150	0,24	1,00	36
11	Батарея аккумуляторная снять - установить	150	0,19	1,00	28,5
12	Блок - фара снять - установить	150	0,85	2,00	355
13	Сигнал звуковой снять - установить	150	0,57	2,00	171
14	Пучок проводов передний 50% снять - установить	150	1,07	1,00	160,5
15	Указатель поворота передний правый снять - установить	150	0,38	1,00	150
16	Указатель поворота передний левый снять - установить	150	0,38	1,00	150
17	Омыватель ветрового окна снять - установить	150	0,14	1,00	21
18	Арматура передней двери правой снять - установить	150	2,91	1,00	436,5
19	Дверь передняя правая снять - установить	150	1,94	1,00	291
20	Обивка передней двери правой снять - установить	150	1,04	1,00	156
21	Панель облицовки радиатора снять - установить	150	1,80	1,00	270
22	Брызговик облицовки радиатора снять - установить	150	1,07	1,00	160,5
23	Капот в сборе снять - установить	150	1,40	1,00	210
24	Крыло переднее правое снять - установить	150	2,65	1,00	397,5
25	Замок капота снять - установить	150	0,52	1,00	78
26	Привод замка капота снять - установить	150	0,43	1,00	64,5
27	Петля капота снять -	150	0,73	1,00	109,5

	установить				
	Итого: стоимость работ по снятию и установке				4303

#### СТОИМОСТЬ РАБОТ ПО ОКРАСКЕ И КОНТРОЛЮ

Номер п/п	Наименование работ	Стоимость н-час.	Количество н-час.	Количество	Сумма рублей
1	2	3	4	5	6
1	Регулировка углов установки управляемых колес	150	2,33	1,00	349,5
2	Дверь передняя - окраска	300	5,15	1,00	1545
3	Брызговик облицовки радиатора - окраска	300	1,90	1,00	570
4	Капот в сборе - окраска	300	9,28	1,00	2784
5	Крыло переднее правое - окраска	300	6,19	1,00	1857
6	Брызговик переднего крыла - окраска	300	2,88	1,00	864
	Итого: стоимость работ по окраске и контролю				7969,5

#### СТОИМОСТЬ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

Номер детали	Наименование деталей	Стоимость детали	Количество	Сумма рублей
1	2	3	4	5
1311009	Бачок расширительный с трубкой	89,71	1,00	89,71
2803010	Буфер передний	480,00	1,00	480,00
2803016	Кронштейн переднего правого буфера	14,27	1,00	14,27
3003010	Тяга сошки рулевой трапеции	110,00	1,00	110,00
3003050	Тяга рулевой трапеции с наконечником	121,00	1,00	121,00
3711010	Блок - фара	278,08	1,00	278,08
3726016	Указатель поворота передний правый	76,80	1,00	76,80
8401088	Усилитель рамки радиатора	37,77	1,00	37,77
8401110	Облицовка радиатора	225,00	1,00	225,00
8401118	Панель облицовки радиатора верхняя	121,00	1,00	121,00
8401406	Брызговик облицовки радиатора	150,00	1,00	150,00
8403012	Крыло переднее правое	598,80	1,00	598,80
8403268	Брызговик переднего крыла	134,72	1,00	134,72
	Итого: стоимость запасных частей			2437,15
	Стоимость запасных частей с учетом износа 15,7%			2054,52

#### СТОИМОСТЬ МАТЕРИАЛОВ

Номер п/п	Наименование деталей	Стоимость	Количество	Сумма рублей
1	2	3	4	5
1	Тосол А-40	70,00	1,00	70,00

2	Дверь передняя правая - материалы окраски: Эмаль МЛ-197 грунтовка, шпатлевка, шкурка	123,50	1,00	123,50
3	Брызговик облицовки радиатора - материалы окраски: Эмаль МЛ-197 грунтовка, шпатлевка, шкурка	34,45	1,00	34,45
4	Капот в сборе - материалы окраски: Эмаль МЛ-197 грунтовка, шпатлевка, шкурка	189,00	1,00	189,00
5	Крыло переднее правое - материалы окраски: Эмаль МЛ-197 грунтовка, шпатлевка, шкурка	90,00	1,00	90,00
6	Брызговик переднего крыла правого - материалы окраски: Эмаль МЛ-197 грунтовка, шпатлевка, шкурка	90,00	1,00	90,00
	Итого: стоимость материалов			596,95

Всего стоимость устранения дефектов составляет 27332,6 рубля (двадцать семь тысяч триста тридцать два рубля шестьдесят копеек).

Стоимость возмещения ущерба (стоимость устранения дефектов с учетом износа 15,7%) составляет 26950 рублей (двадцать шесть тысяч девятьсот пятьдесят рублей).

Расчет стоимости ремонта автомобиля выполнен в соответствии с требованиями "Методического руководства по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления" РД 37.009.015-98.

Стоимость нормо - часа взята из сборника "Цены на автотранспортные средства, трактора, автомобильные и тракторные двигатели, мотоциклы, краны, автопогрузчики, шины".

Стоимость необходимых запасных частей взята из сборника цен на запасные части к легковым автомобилям ГАЗ, выпуск II, 1999 г.

Стоимость необходимых материалов получена путем маркетингового исследования рынка лакокрасочных и эксплуатационных материалов.

Нормативы трудоемкости взяты из сборника нормативов трудоемкостей на предпродажную подготовку, техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей производства "ГАЗ".

Инженер - эксперт  
А.П.ИВАНОВ

Государственный Научный Центр Российской Федерации

Центральный Научно - исследовательский автомобильный  
и автототормотный институт  
Н А М И

СВИДЕТЕЛЬСТВО ГОСУДАРСТВЕННОЙ АККРЕДИТАЦИИ N 100  
ОТ 21 МАЯ 1998 Г.

"Консультационный Центр"

Сертификат ГОССТАНДАРТА России

N РОСС RU.Y048.Y00115

Россия, 125438, г. Москва, ул. Автомоторная, 2  
Тел./факс: (095) 465-40-81, 456-31-91

Утверждаю  
Первый заместитель  
Генерального директора  
ГНЦ "НАМИ"

\_\_\_\_\_ А.А.ИПАТОВ  
"\_\_\_" \_\_\_\_\_ 199\_\_ г.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ  
ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ВЕЛИЧИНЫ УТРАТЫ ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ (УТС)  
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В РЕЗУЛЬТАТЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ  
И ПОСЛЕДУЮЩИХ РЕМОНТНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ**

Автомобиля ГАЗ 3110 "Волга" производства Россия. Год выпуска 1997 г., государственный номерной знак А777АА77, номер двигателя V0034550, номер кузова V2266571, идентификационный номер (VIN) ХТН311000V2266571, цвет кузова синий, пробег 45000 км, технический паспорт (свидетельство о регистрации) серия АМ номер 133465.

Принадлежащего: Козлову Василию Андреевичу на правах собственности  
Проживающего по адресу: г. Москва, ул. Королева, дом 1, кор. 1, кв. 1  
Выдано на основании Акта осмотра N 17 от 25 июня 1999 г. и справки ГИБДД N 126 от 17 июня 1999 г.

При подготовке заключения использованы:

1. Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления, РД 37.009.015-98.
2. Сборник цен на запасные части к легковым автомобилям ГАЗ, выпуск II, 1999 г.
3. Сборник нормативов трудоемкости на предпродажную подготовку, техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей производства "ГАЗ".

Дополнительные данные, необходимые  
для подготовки заключения

Розничная цена автомобиля 105540 руб.  
Процент износа автомобиля 15,7%

Определение утраты товарной стоимости (УТС)

1. Определение размера УТС в связи с ремонтом съемных элементов кузова, формирующих каркас

$$У_{эл} = K_2 \times K_i \times C_i$$

Наименование деталей и работ	Кол-во	K2	K1	Цена дет.	УТС	УТС с учетом ограничений
Дверь передняя - рем. N 2	1,00	0,58	0,5	598,08	173,44	
Капот - рем. N 2	1,00	0,58	0,5	744,00	215,76	
Уэл					389,2	

$$У_{эл} = 0,5 \times 0,58 \times (598,08 + 744,00) = 389,2 \text{ руб.}$$

При вычислении УТС съемных деталей нужно иметь в виду, что существует ограничение, согласно которому УТС съемной детали не может быть больше 0,7 от розничной стоимости детали. В данном случае это ограничение не достигнуто, и поэтому в таблице последняя колонка не заполнена.

2. Определение размера УТС в связи с ремонтом или заменой несущих частей кузова, формирующих каркас

$$У_{кар} = K_2 \times n_{об} \times C_p$$

**РЕМОНТ ИЛИ ЗАМЕНА НЕСЪЕМНЫХ ДЕТАЛЕЙ**

Наименование деталей и работ	Кол-во	Коэфф.	Tn	n	nmax
------------------------------	--------	--------	----	---	------

Лонжерон рамы правый - рем. N 3	1,00	0,0007	5,15	0,003605	
Усилитель рамки облицовки радиатора - замена	1,00	0,0007	3,04	0,002128	
Панель облицовки радиатора верхняя - замена	1,00	0,0007	3,44	0,002408	
Щиток боковой радиатора - замена	1,00	0,0007	0,38	0,000266	
Кожух фары правого крыла - замена	1,00	0,0007	1,9	0,00133	
Брызговик переднего правого крыла - замена	1,00	0,0007	5,32	0,003724	
Коэффициент поб				0,013461	0,15

При вычислении УТС от ремонта (замены) несъемных элементов кузова существует ограничение на величину суммарного коэффициента поб, который не может превышать значение 0,15. В данном случае это ограничение не достигнуто.

#### УСТРАНЕНИЕ ПЕРЕКОСОВ КАРКАСА КУЗОВА

Наименование деталей и работ	Кол-во	Коэфф.	Tн	n	nmax
Кузов - устранение несложного перекоса	1,00	0,005	11,63	0,005	
Коэффициент поб				0,005	0,005

При устранении перекосов  $n_i = n_{max}$ , поэтому УТС в связи с ремонтом или заменой несущих частей кузова, формирующих каркас, и устранением перекосов определится следующим образом:

$$Укар = 0,58 \times (0,013461 + 0,005) \times 105540 = 1130,06 \text{ руб.}$$

#### 3. Определение размера УТС из-за выполнения ремонтной окраски

$$Уокр = K2 \times поб \times Цр$$

Наименование деталей и работ	Кол-во	Коэфф.	Tн	n	nmax
Дверь передняя - окраска	1,00	0,001	5,16	0,00516	
Брызговик облицовки радиатора - окраска	1,00	0,001	1,90	0,00190	
Капот - окраска	1,00	0,001	9,28	0,00928	
Крыло переднее правое - окраска	1,00	0,001	6,19	0,00619	
Брызговик переднего правого крыла - окраска	1,00	0,001	2,88	0,00288	
Коэффициент поб				0,02541	0,05

Для учета разнотона при частичной окраске кузова согласно пункту 5.10 РД 37.009.015-98 необходимо к суммарному коэффициенту поб прибавить постоянный коэффициент 0,005.

$$Уокр = 0,58 \times (0,005 + 0,02541) \times 105540 = 1861,49 \text{ руб.}$$

#### 4. Определение размера УТС в связи с большим объемом слесарно - арматурных работ

Трудоемкость работ по разборке - сборке согласно заключению о стоимости ремонта составляет 26,95 н-ч.

$$n = 0,00025 \times 26,95 = 0,0067375.$$

Для учета нарушения качества заводской сборки согласно пункту 5.10 РД 37.009.015-98 необходимо к коэффициенту n прибавить постоянный коэффициент 0,01.

$$\text{ноб} = 0,01 + 0,0067375 = 0,0167375$$

$$\begin{aligned} \text{Укуз} &= \text{К2} \times \text{ноб} \times \text{Цр} = 0,58 \times 0,0167375 \times 105540 = \\ &= 1024,56 \text{ руб.} \end{aligned}$$

Суммарная утрата товарной стоимости составляет:

$$\text{УТС} = 389,2 + 1130,06 + 1861,49 + 1024,56 = 4405,31 \text{ руб.}$$

Суммарная утрата товарной стоимости составляет четыре тысячи четыреста пять рублей тридцать одна копейка.

Инженер - эксперт  
А.П.ИВАНОВ

Приложение 7

Справочное

**КОЭФФИЦИЕНТЫ ПРИВЕДЕНИЯ ЦЕН  
ПО МОДЕЛЯМ, СНЯТЫМ С ПРОИЗВОДСТВА, К МОДЕЛЯМ,  
ВЫПУСКАЕМЫМ ПРОМЫШЛЕННОСТЬЮ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ**

Модель	Коэффициент
<b>1. Автомобили легковые</b>	
ЗА3-110206-16	1,00
ЗА3-968М	0,59
ВАЗ-21051	1,00
ВАЗ-2105	1,04
ВАЗ-21011	0,96
ВАЗ-2101	0,87
ВАЗ-2102	0,94
ВАЗ-2103	1,00
ВАЗ-21013	0,88
ВАЗ-2104	1,05
ВАЗ-21213	1,00
ВАЗ-2121	0,89
АЗЛК-2141-01	1,00
АЗЛК-21412	0,90
АЗЛК-2140	0,72
АЗЛК-412	0,52
ГАЗ-3110-311	1,00
ГАЗ-31029	0,80
ГАЗ-24-10	0,50
ГАЗ-24-11	0,50
ГАЗ-24-12	0,54
УАЗ-31512	1,00
УАЗ-469Б	0,90

ГАЗ-69	0,56
2. Автобусы	
РАФ-22038-02	1,00
РАФ-2203-01	1,00
РАФ-2203	0,94
УАЗ-2206	1,00
УАЗ-2206-01	0,83
УАЗ-425В	0,75
ПАЗ-3205	1,00
ПАЗ-3201	0,40
ПАЗ-672	0,37
КАВЗ-3976	1,00
КАВЗ-3271	0,54
КАВЗ-3270	0,49
КАВЗ-685	0,41
КАВЗ-685М	0,45
ЛАЗ-695Н	1,00
ЛАЗ-697	0,90
3. Автомобили грузовые	
УАЗ-3303	1,00
УАЗ-452Д	0,82
ГАЗ-3307	1,00
ГАЗ-53-12	0,89
ГАЗ-53А	0,75
ГАЗ-52-04	0,52
ГАЗ-3309	1,00
ГАЗ-4301	0,84
ГАЗ-66-11	1,00
ГАЗ-66-01	0,91
ГАЗ-66-05	0,93
ЗИЛ-433360	1,00
ЗИЛ-431410	1,00
ЗИЛ-130	0,70
ЗИЛ-138	0,86
ЗИЛ-133ГЯ	1,85
ЗИЛ-433420	1,00
ЗИЛ-131НА	0,40
ЗИЛ-131	0,36
ЗИЛ-157КД	0,26
Урал-4320-10	1,00
Урал-375ДМ	0,74
МАЗ-53366	1,00
МАЗ-53371	0,69
МАЗ-5335	0,46

КрАЗ-65101-10	1,00
КрАЗ-250	0,89
КрАЗ-257	0,69
4. Автомобили - самосвалы	
ГАЗ-СА3-3507-01	1,00
ГАЗ-СА3-3502	1,10
ГАЗ-СА3-4509	1,05
ГАЗ-СА3-3503	0,62
ГАЗ-СА3-3511	0,92
ГАЗ-СА3-53Б	0,92
ММЗ-45085	1,00
ММЗ-4502	0,88
ММЗ-4505	0,88
ММЗ-555	0,85
ММЗ-554М	0,96
МАЗ-5551	1,00
МАЗ-5549	0,82
БелАЗ-7540В	1,00
БелАЗ-7522	0,90
БелАЗ-540	0,76
БелАЗ-7549	1,00
БелАЗ-7509	0,90
БелАЗ-549	0,86
БелАЗ-75215	1,00
БелАЗ-75214	1,00
БелАЗ-75211	0,90
5. Прицепы и полуприцепы автомобильные	
СЗАП-8357	1,00
СЗАП-8355	0,97
ГКБ-8352	0,97
ГКБ-8350	0,92
6. Мотоциклы	
Тяжелые	
ИМЗ-8.103-10 "Урал"	1,00
М-67	0,81
М-66	0,74
М-63	0,66
М-62 и М-61	0,57
КМЗ-8.155-02 "Днепр-11"	1,00
Днепр-12	0,94
МТ-10-36 "Днепр"	0,67
Мотоциклы без коляски	дешевле на 20%
Средние	
ИЖ "Планета-6"	1,00
ИЖ "Планета-4"	0,86
ИЖ "Планета-3"	0,73
ИЖ "Планета-2"	0,67
ИЖ-54А, 57М, ИЖ-57К	0,90
ИЖ-56	0,60

ИЖ "Планета - Спорт"	0,91
ИЖ "Планета-01"	0,95
ИЖ "Юпитер-5"	1,00
ИЖ "Юпитер-4"	0,91
ИЖ "Юпитер-3"	0,80
ИЖ "Юпитер-2"	0,70
ИЖ-ЮК "Юпитер"	0,86
Легкие	
ММВЗ-3-11212	1,00
ММВЗ-3.115	0,85
ММВЗ-3.111	0,71
ММВЗ-3.11211	0,85
ММВЗ-3.112	0,82
7. Мопеды	
ЛМЗ-2.161-02 "Карпаты-2"	1,00
ЛМЗ-2.159 "Верховина-7"	0,95
ЛМЗ-2-158 "Верховина-6"	0,85
ЛМЗ-2-153 "Верховина-5"	0,76
РМЗ-1-413-07 "Рига-13"	1,00
РМЗ-1.411 "Рига-11"	0,90
РМЗ-2.124М "Дельта"	1,00
РМЗ-2.116 "Рига-16"	0,85

Приложение 8

Обязательное

#### МЕТОДИКА ПОДБОРА АНАЛОГОВ АВТОТРАНСПОРТНОМУ СРЕДСТВУ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМОМУ НА ОСМОТР

Стоимость автотранспортного средства определяется совокупностью эксплуатационных и потребительских свойств, реализованных в конструкции АМТС.

Определение аналога АМТС следует выполнять исходя из технических и эксплуатационных характеристик соответствующего типа подвижного состава:

- назначению;
- типу кузова;
- колесной формуле (числу осей);
- времени выпуска.

Основные идентификационные признаки подвижного состава перечислены ниже.

##### 1. Легковые автомобили

К легковым автомобилям относятся пассажирские автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров (от 2 до 8 человек, не включая водителя) и багажа, автомобили вместимостью свыше 8 человек - к автобусам.

Легковые автомобили классифицируются по рабочему объему цилиндров двигателя: особо малый - до 1,2 литра; малый - от 1,2 до 1,8 литра; средний - от 1,8 до 3,5 литра; большой - свыше 3,5 литра.

Легковые автомобили также характеризуются типом кузова, весовыми параметрами, габаритными размерами.

Легковые автомобили выпускаются с закрытыми, открывающимися и открытыми кузовами.

На базе легковых выпускаются также грузопассажирские автомобили, у которых для увеличения размеров площадки, предназначенной для размещения в кузове грузов (грузовая платформа) задние сиденья отсутствуют или делаются складывающимися.

При подборе аналогов легковому автомобилю в качестве классификационных показателей, в дополнение к перечисленным выше, принимаются:

- разрешенная максимальная масса (полная масса) автомобиля;
- габаритная длина;
- габаритная ширина;
- мощность двигателя.

При отсутствии данных о величинах полной массы сопоставляемых автомобилей для сравнения могут быть взяты величины массы автомобиля в снаряженном состоянии (снаряженного веса), приведенные к близкой комплектации.

Для легковых автомобилей рекомендуется дополнительно учитывать длину салона и объем багажника, а при отсутствии данных о длине салона - колесную базу сопоставляемых автомобилей.

## 2. Автобусы

Автобус - пассажирский автомобиль с кузовом вагонного типа вместимостью свыше 8 человек. Подразделяются по назначению на городские, пригородные, междугородные (туристические), местного сообщения и общего назначения. Городской характеризуется наличием значительной по размеру свободной от сидений площадью пола, нескольких дверей, широким центральным проходом, накопительными площадками у дверей, расположенными в три ряда сиденьями. Пригородный - уменьшенным размером центрального прохода и накопительных площадок; сиденьями, установленными в четыре ряда. Междугородный - пассажирский салон с узким центральным проходом, одной дверью без накопительных площадок; сиденья мягкие, с подголовником, регулируемым наклоном, оборудованные индивидуальным светильником; салон может быть оборудован гардеробом, кухней, туалетом, кондиционером, телевизором. Под полом салона оборудованы багажники. Общего назначения - автобусы с небольшими габаритами, маленькой вместимости, изготавливаемые на базе легковых автомобилей. Типовой ряд по длине: до 5 метров - особо малые; 6 - 7,5 метра - малые; 8 - 9,5 - средние; 10,5 - 12,5 метра - большие; 16,5 - 24 метра - особо большие (сочлененные).

При подборе аналогов автобусу (троллейбусу) в качестве классификационных показателей принимаются:

- разрешенная максимальная масса (полная масса) автобуса (троллейбуса);
- габаритная длина;
- мощность двигателя.

Для городских автобусов (троллейбусов) дополнительно учитывается полезная площадь пола салона (без колесных арок, возвышений над моторным отсеком и других крупных выступов, а также без ступенек), поскольку полная вместимость городских автобусов (троллейбусов) может варьироваться в зависимости от заказанных количества и размещения сидений.

Для других автобусов дополнительно учитывается число сидений для пассажиров, при этом у "школьных", междугородных и туристических автобусов дополнительно учитывается шаг между сиденьями.

Для междугородных и туристических автобусов дополнительно учитываются также объем багажных отсеков и наличие таких устройств для обеспечения комфорта, как туалет, кухонный блок, места для отдыха лежа и т.д.

## 3. Грузовые автомобили и прицепы

Грузовые автомобили, прицепы и полуприцепы различаются по грузоподъемности, а в зависимости от устройства кузова и других конструктивных особенностей, определяющих характер их использования, подразделяются на подвижной состав общего назначения и специализированный.

Автомобили, прицепы и полуприцепы общего назначения имеют неопрокидывающийся бортовой кузов и используются для перевозки грузов всех видов, кроме жидких, без тары. К специализированному грузовому подвижному составу относятся автомобили, прицепы и полуприцепы, предназначенные для перевозки грузов определенных видов.

Грузовой автомобиль характеризуется разрешенной максимальной массой (полная масса) автомобиля, грузоподъемностью, мощностью двигателя, типом кузова, размерами грузового

пространства, колесной формулой и компоновкой (расположением кабины относительно передней оси). По разрешенной максимальной массе (полной массе) грузовые автомобили подразделяются на три категории: до 3,5 т; от 3,5 до 12,0 т; свыше 12,0 т; по грузоподъемности делятся на классы: особо малой грузоподъемности (до 1 т); малой (1 - 2 т); средней (2 - 5 т); большой (свыше 5 т); особо большой грузоподъемности (внедорожные). По типу кузова подразделяются на автомобили общего назначения и специализированные. Грузовые автомобили общего назначения характеризуются кузовом типа грузовая платформа, специализированные - характеризуются специализированными кузовами: самосвалы, фургоны, цистерны, рефрижераторы и т.п. В качестве размеров грузового пространства принимаются:

- свободная длина рамы для шасси, седельных и лесовозных тягачей, расстояние от задней стенки кабины автомобиля до заднего свеса рамы; при отсутствии справочных данных об этом показателе используется величина колесной базы;

- номинальная длина перевозимых контейнеров - для контейнеровозов;

- длина и ширина грузовой площадки (платформы) - для автомобилей и прицепов с надстройкой без боковых стенок;

- длина, ширина и высота (по боковым стенкам) - для автомобилей и прицепов с надстройкой, имеющей боковые стенки, либо (как правило, для подвижного состава, предназначенного для бестарной перевозки сыпучих или жидких грузов) внутренний объем грузового пространства (платформы).

По колесной формуле автомобили подразделяются на полноприводные (все ведущие колеса) и неполноприводные. По компоновке подразделяются на капотные и безкапотные.

Тягач - грузовой автомобиль, предназначенный для буксировки прицепов и полуприцепов. Характеризуется наличием сцепного устройства (тягово - сцепное - "форкоп" или опорно - сцепное "седло"), вывода тормозного привода к прицепу и розетку для подключения системы электрооборудования прицепа. Могут отличаться от базовой модели автомобиля повышенной мощностью двигателя и передаточным отношением в трансмиссии, укороченной базой.

Для автомобилей - тягачей в качестве классификационного показателя принимается также разрешенная максимальная масса (полная масса) автопоезда.

При полной массе более 10 тонн рекомендуется дополнительно учитывать величину разрешенной максимальной нагрузки на ось.

Кроме того, при определении аналога для грузового автомобиля рекомендуется дополнительно учитывать тип кабины: с одним или двумя рядами сидений, со спальными местами или без них и т.д.

К специальному подвижному составу относятся пожарные автомобили, автолавки, автомобили с компрессорными установками, автокраны, бронированные инкассаторские и т.п.

Для специализированных и специальных автомобилей и прицепов дополнительно должны быть учтены показатели, характеризующие назначение (например, теплоизолирующие свойства изотермического кузова; хладопроизводительность холодильной установки рефрижератора; грузоподъемность погрузочно - разгрузочного механизма; вылет стрелы, максимальная высота подъема и грузомомент подъемников; подача насоса у пожарных и иных цистерн (при наличии); выдаваемая мощность у смонтированных на шасси электрогенераторов, сварочных агрегатов и т.д.).

Прицеп - одно-, двух- или многоосное транспортное средство, буксируемое автомобилем - тягачом. Предназначается для перевозки грузов или пассажиров (транспортный прицеп) либо для выполнения нетранспортных работ (специальные прицепы), производимых при помощи установленного на прицепе оборудования.

Полуприцеп - одно-, двух- или многоосное транспортное средство, буксируемое седельным автомобилем - тягачом. Предназначается для перевозки грузов или пассажиров, выполнения нетранспортных работ.

Весь автомобильный подвижной состав подразделяется также на дорожный, предназначенный для эксплуатации по дорогам общей сети, и на внедорожный, предназначенный для эксплуатации вне дорог общей сети. По степени приспособленности к эксплуатации в различных дорожных условиях различают автомобили обычной проходимости, предназначенные для работы по благоустроенным дорогам, и повышенной проходимости - для систематической работы по неблагоустроенным дорогам и в отдельных случаях по бездорожью.

## КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРАВИЛАМИ ЕЭК ООН

Категория	Тип автотранспортного средства	Полная масса, т	Примечание
1	2	3	4

M1	Автотранспортные средства с двигателем, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие не более 8 мест для сидения (кроме места водителя)	Не регламентируется	Легковые автомобили
M2	Автотранспортные средства с двигателем, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8 мест для сидения (кроме места водителя)	до 5,0	Автобусы
M3	Автотранспортные средства с двигателем, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8 мест для сидения (кроме места водителя)	свыше 5,0	Автобусы, в т.ч. сочлененные
N1	Автотранспортные средства с двигателем, предназначенные для перевозки грузов	до 3,5	Грузовые автомобили, специальные автомобили
N2	Автотранспортные средства с двигателем, предназначенные для перевозки грузов	от 3,5 до 12,0	Грузовые автомобили, автомобили - тягачи, специальные автомобили
N3	Автотранспортные средства с двигателем, предназначенные для перевозки грузов	свыше 12,0	Грузовые автомобили, автомобили - тягачи, специальные автомобили
O1	Автотранспортные средства без двигателя	до 0,75	Прицепы и полуприцепы
O2	Автотранспортные средства без двигателя	от 0,75 до 3,5	Прицепы и полуприцепы
O3	Автотранспортные средства без двигателя	от 3,5 до 10,0	Прицепы и полуприцепы
O4	Автотранспортные средства без двигателя	свыше 10,00	Прицепы и полуприцепы

Показатели аналогов должны отличаться от тех же показателей оцениваемого АМТС как можно меньше и, как правило, не более чем на 5 процентов для классификационных и не более чем на 10 процентов для дополнительных.

Год выпуска аналога должен отличаться от года выпуска оцениваемого АМТС не более чем на 5 лет с учетом каждого года разницы при определении цен.

При наличии нескольких аналогов, отвечающих указанным условиям, для сравнения целесообразно выбирать аналоги, наиболее близкие по компоновочной схеме рабочему объему и таким особенностям двигателя, как наличие наддува (и охлаждения наддуваемого воздуха), многоклапанность, сорт бензина (для бензиновых двигателей), возможность работы на сжиженном нефтяном или сжатом природном газе; типу трансмиссии; материалу кузова (надстройки).

При наличии нескольких аналогов предпочтение следует отдавать автомобилям той же фирмы - изготовителя (марки) и страны - изготовителя.

При отсутствии достаточной информации по аналогам, отвечающим указанному условию достоверности, допускается включить в сравниваемую группу аналоги, показатели которых отклоняются по каждому аналогу на большую величину, но в среднем по группе укладываются в пределы плюс - минус 5 процентов.

Цены сопоставляемых автомобилей, по возможности, приводятся к наиболее близкой комплектации в соответствии с указаниями методики. Неизвестные цены на дополнительное или альтернативное оборудование отдельных аналогов, при необходимости, приравниваются к известным ценам на идентичное или близкое по свойствам оборудование других аналогов.

Искомая цена принимается как среднее арифметическое приведенных значений цен выбранных аналогов.

#### Пример определения аналога

Для определения размера таможенных платежей представлен автомобиль "SUBARU".

Используя данные идентификационного номера (VIN), автомобиль классифицируется как пассажирский, легковой, с кузовом типа 4-дверный седан, двигатель бензиновый, карбюраторный с рабочим объемом двигателя 1,8 литра, год выпуска - 1986.

На основании визуального осмотра установлено следующее:

- количество мест (включая водителя) - 5;
- коробка передач - механическая;
- полноприводный;
- комплектация серийная;
- габариты приблизительно 4,5 x 2,0 x 1,5 м.

Исходя из полученной информации, используя данные справочника "SuperSCHWACKE", выбираем ближайший аналог из автомобилей, изготавливаемых в Европе, соблюдая следующую последовательность определения характеристик:

1. Год выпуска - 1986.
2. Рабочий объем - 1769 куб. см.
3. Тип кузова - 4-дверный седан.
4. Тип двигателя - бензиновый карбюраторный.
5. Количество мест - 5.
6. Тип трансмиссии - механическая, полноприводная.
7. Комплектация - стандартная.
8. Габариты - 4,5 x 2,0 x 1,5 м.

Учитывая полученные данные, по справочнику "SuperSCHWACKE", определяем аналог - легковой автомобиль "SUBARU SEDAN 4 WD".

Приложение 9

Обязательное

#### ПОКАЗАТЕЛЬ ИЗНОСА (И1) ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА 1000 КМ ПРОБЕГА

1. Для легковых автомобилей производства СССР, России  
и стран СНГ

Таблица

№ п/п	Марка автомобиля	Модель (модификация) автомобиля	Величина показателя износа, %
1.	ЗАЗ и ЛуАЗ	ЗАЗ-965 всех модификаций	0,58
		ЗАЗ-966 всех модификаций	0,51
		ЗАЗ-968, ЗАЗ-969	0,41
		ЗАЗ-968М, ЗАЗ-969М, ЛуАЗ-969, ЛуАЗ-969М, ЗАЗ-1102	0,40
2.	АЗЛК и ИжМАШ	"Москвич" 400, 401, 402 всех модификаций	0,58
		"Москвич" 403, 407, 408 всех модификаций	0,41

		АЗЛК-412, 2138, Иж 412 ИЭ, 2125 всех модификаций АЗЛК-2140, АЗЛК-2140L АЗЛК-2141, Иж-2126	0,35 0,31 0,35
3.	ВАЗ	ВАЗ-2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 21011, 21013, 2121, 1111 "Ока" ВАЗ-2108, 2109, 2110	0,35 0,34
4.	ГАЗ и УАЗ	М-1, ГАЗ-67 всех модификаций М-20, М-72, М-21, ГАЗ-21 всех модификаций ГАЗ-12, ГАЗ-13, ГАЗ-69, УАЗ-469 УАЗ-3151, УАЗ-31512, ГАЗ-24, ГАЗ-2140 всех модификаций, ГАЗ-24-11, ГАЗ-3102	0,58 0,40 0,30

2. Для легковых автомобилей иностранного производства

Таблица

№ п/п	Тип двигателя	Рабочий объем двигателя, куб. см	Величина показателя износа, %
1.	Бензиновый	до 1,500	0,38
		1,600	0,24
		1,800	0,18
		2,000	0,20
		свыше 2000	0,23
2.	Дизельный	не ограничено	0,23
3.	Турбо - дизельный	не ограничено	0,26

ПОКАЗАТЕЛЬ ИЗНОСА (И1) ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ  
И АВТОБУСОВ НА 1000 КМ ПРОБЕГА

1. Автомобили бортовые

Модели	Грузоподъемность, т	Показатель износа на 1000 км пробега, %
1.1. Неполноприводные		
УАЗ-541-ДМ	1,0	0,36
ГАЗ-33021	1,5	0,32
ГАЗ-52-04	2,5	0,26
ГАЗ-3306	3,0	0,26
ГАЗ-53А	4,0	0,28
ГАЗ-53-12	4,5	0,29
ГАЗ-3307	4,5	0,21
ГАЗ-4301	5,0	0,21
ЗИЛ-130-80	6,0	0,22
ЗИЛ-130Г-80	6,0	0,22
ЗИЛ-431410	6,0	0,18
ЗИЛ-4331	6,0	0,16
КАМАЗ-4325	6,5	0,13
Урал-377Н	7,5	0,21
КАМАЗ-5320	8,0	0,13
МАЗ-5335	8,0	0,2
МАЗ-53362	8,3	0,15

МАЗ-53371	8,7	0,14
ЗИЛ-133-ГЯ	10,0	0,18
КАМАЗ-53212	10,0	0,13
КРАЗ-257-Б1	12,0	0,24
КРАЗ-250	13,3	0,17
1.2. Полноприводные		
УАЗ-452Д	0,8	0,27
УАЗ-3303	0,8	0,23
ГАЗ-66-11	2,0	0,26
Урал-375-ДМ1	5,0	0,27
Урал-4320-10	5,0	0,26
ЗИЛ-131	5,0	0,27
КАМАЗ-4310	6,0	0,23
КАМАЗ-43101	6,0	0,19
КАМАЗ-43106	7,0	0,19
КРАЗ-255-Б1	7,5	0,24
КРАЗ-260	9,5	0,18
1.3. Газобаллонные		
ГАЗ-53-27	4,0	0,23
ГАЗ-53-19	4,5	0,23
ЗИЛ-431610	5,5	0,2
ЗИЛ-431810	6,0	0,2
КАМАЗ-53208	7,5	0,19
КАМАЗ-53218	10,0	0,19
1.4. Импортные		
Авиа А 30 Н	3,0	0,22
IFA W 50L	5,2	0,17

## 2. Автомобили - самосвалы

Модели	Грузоподъемность, т	Среднее значение
2.1. Общего назначения		
САЗ-3502	2,4	0,27
ГАЗ-САЗ-3507	4,2	0,24
ГАЗ-САЗ-4509	4,2	0,25
ЗИЛ-ММЗ-555	5,3	0,24
ЗИЛ-ММЗ-4502	5,8	0,24
ЗИЛ-ММЗ-4505	6,0	0,22
МАЗ-5549	8,0	0,24
МАЗ-5551	8,5	0,23
КАМАЗ-5511	10,0	0,24
КРАЗ-256Б1	12,5	0,24
КАМАЗ-55111	13,0	0,24
КРАЗ-6510	13,5	0,24
ЗИЛ-ММЗ-554М с ГКБ-819	5,5 / 5,1	0,3
Урал-5557 с ГКБ-8551	7 / 7,1	0,34
КАМАЗ-55102 с ГКБ-8527	7 / 7,5	0,3
2.2. Карьерные		
БЕЛАЗ-540А	27,0	0,45
БЕЛАЗ-7510	27,0	0,45
БЕЛАЗ-75405	30,0	0,4
БЕЛАЗ-548А	40,0	0,49
БЕЛАЗ-7525	40,0	0,49
БЕЛАЗ-75485	42,0	0,42
БЕЛАЗ-549	75,0	0,42

БЕЛАЗ-7549	80,0	0,34
БЕЛАЗ-75191	110,0	0,4
БЕЛАЗ-75129	110,0	0,39
БЕЛАЗ-751210	120,0	0,39
БЕЛАЗ-7420-9590	120,0	0,4
БЕЛАЗ-75214	180,0	0,32
2.3. Импортные		
Tatra 148 S3	15,2	0,27
Tatra 148 S1	15,3	0,27
Tatra 815 2 S3	16,9	0,25
Iveco - Magirus 380-ANW	22,0	0,25

### 3. Автопоезда

Модели	Грузоподъемность, т	Среднее значение
3.1. Седельные тягачи с полуприцепами		
ЗИЛ-130В1-80 с ОДА3-885	7,8	0,2
ЗИЛ-441510 с ОДА3-93571	11,4	0,17
КАЗ-608-В1 с КАЗ-717	11,5	0,26
МАЗ-5429 с МАЗ-93801	13,5	0,22
КАМАЗ-5410 с ОДА3-9370	14,5	0,14
МАЗ-54331 с МАЗ-9380	14,7	0,16
МАЗ-504В с МАЗ-93971	20,0	0,24
МАЗ-5432 с МАЗ-93971	20,0	0,23
КАМАЗ-54112 с ОДА3-9385	20,5	0,15
МАЗ-54323 с МАЗ-9397	20,9	0,15
МАЗ-64229 с ЧМЗАП-93853	26,6	0,16
3.2. Бортовые автомобили с прицепами		
ЗИЛ-130-80 с ГKB-817	6 / 5,5	0,23
ЗИЛ-431410 с ГKB-8328	6 / 6,3	0,15
КАМАЗ-5320 с СЗАП-8355	8 / 8,5	0,14
МАЗ-5335 с МАЗ-8926	8 / 8,2	0,24
МАЗ-53371 с МАЗ-8926	8,7 / 8,24	0,16
КАМАЗ-53212 с СЗАП-83371	10 / 10,5	0,15
ЗИЛ-133ГЯ с ГKB-8350	10 / 8	0,21
3.3. Импортные		
Kenworth T 800	27,0	0,12
Mercedes 1838	27,0	0,12
Scania R 113НА	27,0	0,12
Iveco Evrotech	30,0	0,12
Renault AE 420	31,0	0,12
Volvo FH12	39,0	0,12
3.4. Тяжеловозы и лесовозы		
КРАЗ-258Б1 с ЧМЗАП-5523А	25,0	0,36
КРАЗ-255Б1 с ЧМЗАП-5508	40,0	0,53
КРАЗ-255Б1 с ЧМЗАП-5212А	60,0	0,53
КРАЗ-255Б1 (2 авт.) с ЧМЗАП-5530	120,0	1,19
МАЗ-509А с 9383	17,0	0,22
КРАЗ-255Л1 с 9383	23,0	0,23

### 4. Автомобили - цистерны

Модели	"Эксплуатационная емкость", л	Среднее значение
4.1. Для перевозки нефтепродуктов		
3611	4600,0	0,26
36133	4800,0	0,2
4610	5900,0	0,28
46102	6200,0	0,2
ТСВ-6	6500,0	0,23
ТСВ-7У	7000,0	0,2
9674	16300,0	0,23
9676	16300,0	0,2
4.2. Для перевозки воды		
АВЦ-1,7	1700,0	0,35
В1-ОГА-1,8	1800,0	0,28
АВВ-3.6А	3550,0	0,22
АЦПТ-5	5000,0	0,37
4.3. Для перевозки молока		
АЦПТ-1,7	1700,0	0,57
АЦПТ-2,1	2100,0	0,6
АЦПТ-6,2	6200,0	0,22
АЦПТ-11	11000,0	0,29
ПЗ-АЦПТ-11,5	11500,0	0,29
В1-ОГА-13,5	13500,0	0,27
Г6-ОПА-15,5	15000,0	0,29
4.4. Для перевозки муки		
К-1040-2Э	7000,0	0,36
КЧАМГ	9200,0	0,37
4.5. Для перевозки цемента		
ТЦ-10	10000,0	0,32
ТЦ-11	14000,0	0,29
ТЦ-11Б	15000,0	0,36
ТЦ-12	20000,0	0,31
4.6. Заправщики		
МЗ-66А	900,0	0,37
ОЗ.1926	1770,0	0,37
3607	1900,0	0,41
3608	2400,0	0,41
АЦ-2,5-52	2500,0	0,41
МА-4А	3080,0	0,41
ЛВ-7Б	3400,0	0,41
АТЗ-3,8-130	3800,0	0,41
746	4500,0	0,41

#### 5. Фургоны

Модели	Грузоподъемность, т	Среднее значение
5.1. Общего назначения		
ИЖ-2715	0,4	0,54
Москвич-2733	0,5	0,4
Москвич-2734	0,5	0,4
УАЗ-452	0,8	0,35
УАЗ-451М	1,0	0,48
ЕРАЗ-762В	1,0	0,4
ЗСА-891	2,0	0,48

АЗЛК-23352	0,5	0,5
ИЖ-27151	0,5	0,49
УАЗ-37411	0,8	0,38
ЗСА-731	1,1	0,41
ЗСА-3768	2,4	0,39
ЗСА-3768-20	3,3	0,39
ЗСА-3768-18	3,9	0,43
ЗСА-3768-16	4,4	0,45
5.2. Изотермические		
ЕРАЗ-762ВИ	0,8	0,48
ЗСА-950	3,75	0,33
ЗСА-3702	1,75	0,48
ЗСА-950-12	3,3	0,33
ПАЗ-37421	3,5	0,33
ЗСА-950-11	3,8	0,33
ЗСА-950-20	3,8	0,33
5.3. Рефрижераторы		
ЕРАЗ-762ВР	0,7	0,51
1АЧ	1,6	0,36
ПАЗ-3742	2,5	0,18
КАМАЗ-5410 с ОДАЗ-9772	11,3	0,15
МАЗ-5429 с ОДАЗ-795	13,25	0,17
МАЗ-64229 с ОДАЗ-9786	22,0	0,16
ЛУМЗ-890Б	4,5	0,19
ЛУМЗ-890Б с ЛУАЗ-8930	4,5 / 3,85	0,24
5.4. Для перевозки хлеба		
ЗСА-3714	1,5	0,37
ЗСА-3704	2,1	0,5
ЗСА-3704-12	3,6	0,54
ЗСА-3704-11	4,1	0,54
ЗСА-3704-20	4,2	0,52
5.5. Для перевозки мебели		
ЗСА-893А	2,0	0,42
ЗСА-893А-12	3,5	0,42
ЗСА-893А-11	4,0	0,46
ЗСА-893А-20	4,1	0,32
5.6. Для перевозки почты		
ЗСА-3777	1,3	0,33
37121	2,1	0,45
3726	3,4	0,48
37112	4,0	0,48
5.7. Для перевозки медикаментов		
ЗСА-3713	1,6	0,33
5.8. Импортные		
НЫСА-522С	0,75	0,43
ЖУК-А07	0,95	0,46
ЖУК-А06	0,98	0,46
АВИА-А20Ф	2,0	0,34
Робур-ЛД-3000	2,23	0,34
Робур-ПД-3000	2,55	0,4
АВИА-А30Кси	3,0	0,36
Лиаз 110.551 с Н13Х	13,0	0,14

## 6. Автобусы

Модели	Вместимость, чел. (для сидения)	Среднее значение
УАЗ-452В(п)	10,0	0,41
РАФ-2303(г)	11,0	0,23
КАВЗ-3271(п)	21,0	0,19
КАВЗ-685М(п)	21,0	0,26
ИКАРУС-260(г)	22,0	0,18
ПАЗ-672М(п)	23,0	0,19
ЛИАЗ-5256(г)	24,0	0,18
ЛАЗ-4202(г)	25,0	0,2
ЛИАЗ-677М(г)	25,0	0,19
ПАЗ-3201(п)	26,0	0,27
ПАЗ-3205(п)	28,0	0,25
ЛАЗ-42021(г)	31,0	0,18
ЛАЗ-695Н(г)	34,0	0,19
ЛАЗ-695НГ(г)	34,0	0,19
ИКАРУС-280(г)	37,0	0,18
ЛАЗ-699Р(м)	41,0	0,11
ИКАРУС-250(м)	42,0	0,1

Приложение 10

Обязательное

ПОКАЗАТЕЛЬ СТАРЕНИЯ (И2) ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ  
В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СРЕДНЕГОДОВОГО ПРОБЕГА

Легковые автомобили

% в год	Среднегодовой пробег (тыс. км/год)								
	до 2	2 - 5	5 - 10	10 - 15	15 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 60	60 - 100
Значение в интервале	1,70 - 1,56	1,56 - 1,42	1,42 - 1,12	1,12 - 0,92	0,92 - 0,85	0,85 - 0,79	0,79 - 0,75	0,75 - 0,65	0,65 - 0,63
Среднее значение	1,63	1,49	1,27	1,00	0,89	0,82	0,77	0,70	0,64

Грузовые автомобили и автобусы

% в год	Среднегодовой пробег (тыс. км/год)									
	до 2	2 - 5	5 - 10	10 - 15	15 - 20	20 - 30	30 - 40	40 - 60	60 - 100	100 и выше
Значение в интервале	1,56	1,56 - 1,55	1,55 - 1,44	1,44 - 1,3	1,3 - 1,16	1,16 - 0,98	0,98 - 0,89	0,89 - 0,79	0,79 - 0,7	0,7
Среднее значение	1,56	1,55	1,49	1,37	1,23	1,07	0,94	0,84	0,75	0,7

Мотоциклы и мотороллеры

% в год	Среднегодовой пробег (тыс. км/год)										
	до 1	1 - 2	2 - 3	3 - 4	4 - 5	5 - 6	6 - 8	8 - 10	10 - 15	15 - 20	20 и более

Значение в интервале	4,25	4,25 - 2,25	2,25 - 1,63	1,63 - 1,25	1,25 - 0,99	0,99 - 0,97	0,97 - 0,96	0,96 - 0,95	0,95 - 0,94	0,94 - 0,93	0,93
Среднее значение	4,25	3,25	1,94	1,44	1,00	0,98	0,97	0,96	0,95	0,94	0,93

Мопеды и мокики

% в год	Среднегодовой пробег (тыс. км/год)							
	до 1	1 - 2	2 - 3	3 - 4	4 - 5	5 - 6	6 - 8	8 и более
Значение в интервале	2,71	2,71 - 1,57	1,57 - 0,99	0,99 - 0,98	0,98 - 0,97	0,97 - 0,96	0,96 - 0,95	0,94
Среднее значение	2,71	2,14	1,28	0,99	0,98	0,97	0,96	0,94

Приложение 11

Обязательное

КОЭФФИЦИЕНТ (K2) ИЗМЕНЕНИЯ ВЕЛИЧИНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ УТРАТЫ ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ИЗНОСА АТМС

Итр		Расчетный износ автотранспортного средства, %											
		0	1 - 4	4 - 8	8 - 12	12 - 16	16 - 20	20 - 24	24 - 28	28 - 32	32 - 36	36 - 40	40 и более
k2	в интервале	1,0	0,9 - 0,82	0,82 - 0,74	0,74 - 0,66	0,66 - 0,58	0,58 - 0,50	0,50 - 0,42	0,42 - 0,34	0,34 - 0,26	0,26 - 0,18	0,18 - 0,1	не более 0,1
	среднее значение	1,0	0,86	0,78	0,70	0,62	0,54	0,46	0,38	0,30	0,22	0,14	0,1

Приложение 12

Справочное

СРЕДНЕГОДОВЫЕ ПРОБЕГИ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, АВТОБУСОВ И ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ (ТЫС. КМ)

1. Автомобили бортовые

Модели	Грузоподъемность, т	Среднее значение
1.1. Неполноприводные		
УАЗ-451-ДМ	1,0	40
ГАЗ-33021	1,5	44
ГАЗ-52-04	2,5	50
ГАЗ-3306	3,0	50
ГАЗ-53А	4,0	46
ГАЗ-53-12	4,5	45
ГАЗ-3307	4,5	61

ГАЗ-4301	5,0	63
ЗИЛ-130-80	6,0	60
ЗИЛ-130Г-80	6,0	60
ЗИЛ-431410	6,0	73
ЗИЛ-4331	6,0	79
КАМАЗ-4325	6,5	99
Урал-377Н	7,5	63
КАМАЗ-5320	8,0	98
МАЗ-5335	8,0	66
МАЗ-53362	8,3	86
МАЗ-53371	8,7	94
ЗИЛ-133-ГЯ	10,0	71
КАМАЗ-53212	10,0	99
КРАЗ-257-Б1	12,0	55
КРАЗ-250	13,3	76
1.2. Полноприводные		
УАЗ-452Д	0,8	53
УАЗ-3303	0,8	62
ГАЗ-66-11	2,0	54
Урал-375-ДМ1	5,0	48
Урал-4320-10	5,0	50
ЗИЛ-131	5,0	48
КАМАЗ-4310	6,0	56
КАМАЗ-43101	6,0	67
КАМАЗ-43106	7,0	69
КРАЗ-255-Б1	7,5	55
КРАЗ-260	9,5	73
1.3. Газобаллонные		
ГАЗ-53-27	4,0	57
ГАЗ-53-19	4,5	46
ЗИЛ-431610	5,5	64
ЗИЛ-431810	6,0	64
КАМАЗ-53208	7,5	67
КАМАЗ-53218	10,0	67
1.4. Импортные		
Авиа А 30 Н	3,0	60
IFA W 50L	5,2	76
2. Автомобили - самосвалы		
Модели	Грузоподъемность, т	Среднее значение
2.1. Общего назначения		
САЗ-3502	2,4	48
ГАЗ-САЗ-3507	4,2	53
ГАЗ-САЗ-4509	4,2	51
ЗИЛ-ММЗ-555	5,3	53
ЗИЛ-ММЗ-4502	5,8	53
ЗИЛ-ММЗ-4505	6,0	59
МАЗ-5549	8,0	55
МАЗ-5551	8,5	56
КАМАЗ-5511	10,0	54
КРАЗ-256Б1	12,5	54
КАМАЗ-55111	13,0	54
КРАЗ-6510	13,5	54
ЗИЛ-ММЗ-554М с ГКБ-819	5,5 / 5,1	41
Урал-5557 с ГКБ-8551	7 / 7,1	37

КАМАЗ-55102 с ГKB-8527	7 / 7,5	41
2.2. Карьерные		
БЕЛАЗ-540А	27,0	37
БЕЛАЗ-7510	27,0	37
БЕЛАЗ-75405	30,0	42
БЕЛАЗ-548А	40,0	34
БЕЛАЗ-7525	40,0	34
БЕЛАЗ-75485	42,0	40
БЕЛАЗ-549	75,0	34
БЕЛАЗ-7549	80,0	42
БЕЛАЗ-75191	110,0	36
БЕЛАЗ-75129	110,0	37
БЕЛАЗ-751210	120,0	37
БЕЛАЗ-7420-9590	120,0	36
БЕЛАЗ-75214	180,0	39
2.3. Импортные		
Tatra 148 S3	15,2	49
Tatra 148 S1	15,3	49
Tatra 815 2 S3	16,9	52
Iveco - Magirus 380-ANW	22,0	53
3. Автопоезда		
Модели	Грузоподъемность, т	Среднее значение
3.1. Седелные тягачи с полуприцепами		
ЗИЛ-130В1-80 с ОДА3-885	7,8	65
ЗИЛ-441510 с ОДА3-93571	11,4	83
КАЗ-608-В1 с КАЗ-717	11,5	56
МАЗ-5429 с МАЗ-93801	13,5	66
КАМАЗ-5410 с ОДА3-9370	14,5	95
МАЗ-54331 с МАЗ-9380	14,7	89
МАЗ-504В с МАЗ-93971	20,0	59
МАЗ-5432 с МАЗ-93971	20,0	61
КАМАЗ-54112 с ОДА3-9385	20,5	88
МАЗ-54323 с МАЗ-9397	20,9	96
МАЗ-64229 с ЧМЗАП-93853	26,6	89
3.2. Бортовые автомобили с прицепами		
ЗИЛ-130-80 с ГKB-817	6 / 5,5	57
ЗИЛ-431410 с ГKB-8328	6 / 6,3	84
КАМАЗ-5320 с СЗАП-8355	8 / 8,5	95
МАЗ-5335 с МАЗ-8926	8 / 8,2	60
МАЗ-53371 с МАЗ-8926	8,7 / 8,24	87
КАМАЗ-53212 с СЗАП-83371	10 / 10,5	86
ЗИЛ-133ГЯ с ГKB-8350	10 / 8	67
3.3. Импортные		
Kenworth T 800	27,0	123
Mercedes 1838	27,0	122
Scania R 113НА	27,0	123
Iveco Evrotech	30,0	122
Renault AE 420	31,0	122
Volvo FH12	39,0	120
3.4. Тяжеловозы и лесовозы		
КРАЗ-258Б1 с ЧМЗАП-5523А	25,0	40
КРАЗ-255Б1 с ЧМЗАП-5508	40,0	27

КРАЗ-255Б1 с ЧМЗАП-5212А	60,0	26
КРАЗ-255Б1 (2 авт.) с ЧМЗАП-5530	120,0	12
МАЗ-509А с 9383	17,0	66
КРАЗ-255Л1 с 9383	23,0	63
4. Автомобили - цистерны		
Модели	"Эксплуатационная емкость", л	Среднее значение
4.1. Для перевозки нефтепродуктов		
3611	4600,0	50
36133	4800,0	66
4610	5900,0	47
46102	6200,0	65
ТСВ-6	6500,0	56
ТСВ-7У	7000,0	66
9674	16300,0	57
9676	16300,0	66
4.2. Для перевозки воды		
АВЦ-1,7	1700,0	41
В1-ОТА-1,8	1800,0	52
АВВ-3.6А	3550,0	58
АЦПТ-5	5000,0	35
4.3. Для перевозки молока		
АЦПТ-1,7	1700,0	25
АЦПТ-2,1	2100,0	24
АЦПТ-6,2	6200,0	60
АЦПТ-11	11000,0	50
А3-АЦПТ-11,5	11500,0	50
В1-ОТА-13,5	13500,0	49
Г6-ОПА-15,5	15000,0	45
4.4. Для перевозки муки		
К-1040-2Э	7000,0	40
КЧАМГ	9200,0	39
4.5. Для перевозки цемента		
ТЦ-10	10000,0	40
ТЦ-11	14000,0	45
ТЦ-11Б	15000,0	36
ТЦ-12	20000,0	42
4.6. Заправщики		
МЗ-66А	900,0	35
ОЗ.1926	1770,0	35
3607	1900,0	35
3608	2400,0	35
АЦ-2,5-52	2500,0	35
МА-4А	3080,0	35
ЛВ-7Б	3400,0	35
АТЗ-3,8-130	3800,0	35
746	4500,0	35
5. Фургоны		
Модели	Грузоподъемность, т	Среднее значение
5.1. Общего назначения		
ИЖ-2715	0,4	37
Москвич-2733	0,54	36
Москвич-2734	0,54	36

УАЗ-452	0,8	31
УАЗ-451М	1,0	30
ЕРАЗ-762В	1,0	36
ЗСА-891	2,0	30
АЗЛК-23352	0,5	40
ИЖ-27151	0,5	41
УАЗ-37411	0,8	38
ЗСА-731	1,1	35
ЗСА-3768	2,4	33
ЗСА-3768-20	3,3	32
ЗСА-3768-18	3,9	30
ЗСА-3768-16	4,4	29
5.2. Изотермические		
ЕРАЗ-762ВИ	0,8	30
ЗСА-950	3,75	39
ЗСА-3702	1,75	30
ЗСА-950-12	3,3	39
ПАЗ-37421	3,5	40
ЗСА-950-11	3,8	39
ЗСА-950-20	3,8	41
5.3. Рефрижераторы		
ЕРАЗ-762ВР	0,7	28
1АЧ	1,6	40
ПАЗ-3742	2,5	71
КАМАЗ-5410 с ОДАЗ-9772	11,3	96
МАЗ-5429 с ОДАЗ-795	13,25	63
МАЗ-64229 с ОДАЗ-9786	22,0	93
ЛУМЗ-890Б	4,5	68
ЛУМЗ-890Б с ЛУАЗ-8930	4,5 / 3,85	59
5.4. Для перевозки хлеба		
ЗСА-3714	1,5	39
ЗСА-3704	2,1	26
ЗСА-3704-12	3,6	24
ЗСА-3704-11	4,1	24
ЗСА-3704-20	4,2	25
5.5. Для перевозки мебели		
ЗСА-893А	2,0	31
ЗСА-893А-12	3,5	31
ЗСА-893А-11	4,0	28
ЗСА-893А-20	4,1	40
5.6. Для перевозки почты		
ЗСА-3777	1,3	43
37121	2,1	29
3726	3,4	27
37112	4,0	28
5.7. Для перевозки медикаментов		
ЗСА-3713	1,6	43
5.8. Импортные		
НЫСА-522С	0,75	33
ЖУК-А07	0,95	31
ЖУК-А06	0,98	31
АВИА-А20Ф	2,0	36
Робур-ЛД-3000	2,23	38
Робур-ПД-3000	2,55	38

АВИА-А30Кси	3,0	36
ЛиАЗ 110.551 с Н13Х	13,0	100
б. Автобусы		
Модели	Вместимость, чел. (для сидения)	Среднее значение
РАФ-23038-02	11,0	62
КАВЗ-3271	21,0	65
КАВЗ-685М	21,0	49
ПАЗ-672М	23,0	65
ПАЗ-3205	28,0	51
ПАЗ-3201		47
ЛАЗ-42021	31,0	57
ЛАЗ-4202		50
ЛАЗ-695Н	34,0	53
ЛАЗ-699Р	41,0	102
ЛИАЗ-677М	25,0	53
ЛИАЗ-5256	24,0	57
ЛАЗ-695НГ	34,0	52
ИКАРУС-260	22,0	57
ИКАРУС-280	37,0	57
ИКАРУС-250	42,0	112
УАЗ-452В	10,0	35

Приложение 13

Обязательное

**СРЕДНЕГОДОВЫЕ ПРОБЕГИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ  
ПО ЗОНАМ ЭКСПЛУАТАЦИИ (ТЫС. КМ)**

Марка, модель автомобиля	Зоны эксплуатации			Среднее значение
	зона 1	зона 2	зона 3	
ЗАЗ-965, ЗАЗ-966 и их модификации	9,0	11,0	14,0	12,0
Другие модификации ЗАЗ и ЛуАЗ	11,0	13,0	16,0	14,0
Другие модели АЗЛК и ИжМАШ	15,0	17,0	20,0	17,0
ВАЗ всех моделей и модификаций	16,0	18,0	22,0	19,0
ГАЗ и УАЗ всех моделей и модификаций	15,0	18,0	21,0	18,0

Примечания. 1. Территория СНГ условно разделена на три зоны по интенсивности эксплуатации автомобилей в связи с различием дорожно - климатических условий:

зона 1 - зона относительно малой интенсивности эксплуатации, в нее вошли: Европейская часть СНГ выше 60-й параллели, Азиатская часть РФ, кроме Приморского края;

зона 2 - зона средней интенсивности эксплуатации, в нее вошли: Европейская часть СНГ и Казахстан между 50-й и 60-й параллелями, Приморский край;

зона 3 - зона наиболее интенсивной эксплуатации, в нее вошла часть территории СНГ ниже 50-й параллели, не вошедшая в зоны 1 и 2.

2. В случае деления области (региона) границами указанных зон ее целиком относят к зоне, где расположен административный центр этой области (региона).

3. В спорных случаях необходимо использовать среднее значение годового пробега по стране.

**НОРМЫ АМОРТИЗАЦИОННЫХ ОТЧИСЛЕНИЙ  
АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Класс и группа транспортных средств	Процент износа за год эксплуатации, %	Модели транспортных средств, входящих в данную группу
<b>Транспортные автомобили, прицепы и полуприцепы</b>		
<b>Автомобили грузоподъемностью:</b>		
до 0,5 т	20,0	ИЖ, АЗЛК
от 0,5 до 2 т	14,3	УАЗ, ЕрАЗ, Газель, ГАЗ-66-01
<b>более 2 т с ресурсом до капитального ремонта:</b>		
до 200 тыс. км	16,7	Автомобили ГАЗ
от 200 до 250 тыс. км	14,3	ЗИЛ, КамАЗ, КАЗ
от 250 до 350 тыс. км	11,1	Урал, МАЗ, КрАЗ
от 350 до 400 тыс. км	10,0	
<b>Карьерные автомобили - самосвалы грузоподъемностью:</b>		
от 27 до 50 т	16,7	БелАЗ, МоАЗ
от 50 до 120 т	14,3	
от 120 до 220 т	12,5	
более 220 т	11,1	
<b>Прицепы и полуприцепы грузоподъемностью:</b>		
до 8 т	12,5	Всех моделей
более 8 т	10,0	
прицепы самосвальные	14,3	
<b>Прицепы и полуприцепы - тяжеловозы грузоподъемностью:</b>		
до 100 т	8,3	ЧМЗАП
более 100 т	6,7	
<b>Легковые автомобили</b>		
<b>Автомобили особо малого класса</b>		
с рабочим объемом двигателя до 1,2 л	18,2	ЗАЗ, ЛуАЗ, ВАЗ-1111
<b>Автомобили малого класса</b>		
с рабочим объемом двигателя более 1,2 л до 1,8 л:	18,2	
общего назначения	14,3	ВАЗ, АЗЛК, ИЖ
такси	22,5	всех моделей, кроме ВАЗ-1111
<b>Автомобили среднего класса</b>		
с рабочим объемом двигателя более 1,8 до 3,5 л:		
общего назначения	11,1	Автомобили ГАЗ
такси	12,5	УАЗ всех моделей
<b>Автобусы</b>		
<b>Автобусы особо малого класса (длиной до 5 м):</b>		
общего назначения	14,3	УАЗ, РАФ
маршрутные такси	12,5	
<b>Автобусы малого класса (длиной до 7,5 м):</b>		

транспорта общего пользования	12,5	ПАЗ, КАВЗ
ведомственного транспорта	10,0	
Автобусы среднего и большого классов (длиной более 8 м):		
транспорта общего пользования	10,0	ЛАЗ, ЛиАЗ, Икарус
ведомственного транспорта	9,1	
Специальные автомобили (санитарные, ветеринарные, автолавки и т.д.)		
на шасси грузовых автомобилей	10,0	Всех моделей
на шасси легковых автомобилей и автобусов	14,3	
Спецтягачи кортовые	12,5	
Мотоциклы, мотороллеры, мопеды	21,3	Всех моделей

Примечания. 1. Для машин скорой и неотложной медицинской помощи на шасси автомобилей РАФ и УАЗ применяется коэффициент 1,6.

2. Для автомобилей Москвич-2140, 2141 выпуска 1990 г. применяется коэффициент 1,3; для автомобилей, используемых в качестве учебных при подготовке водителей, применяется коэффициент 1,8.

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

4. К нормам амортизационных отчислений применяются следующие коэффициенты:

а) для автомобилей, работающих с прицепами не менее 70% пробега, за исключением автомобилей КамАЗ, - 1,1;

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

в) для автомобилей, выполняющих оперативно - служебные задачи в системе МВД СССР, - 1,3;

г) для грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов, постоянно (не менее 70% пробега) используемых на перевозке химических грузов, вызывающих интенсивную коррозию, - 1,1;

д) для грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов, постоянно работающих на вывозке леса из лесосек (за исключением автомобилей - лесовозов), наряду с коэффициентом, установленным подпунктом "б" этого пункта, применяется дополнительный коэффициент 1,2.

5. Для автомобилей ГАЗ-52, ГАЗ-53 и ЗИЛ-130, работающих на почасовой оплате, применяется норма амортизации 10% от стоимости машины.

6. К нормам амортизационных отчислений по карьерным автомобилям - самосвалам применяются следующие коэффициенты:

а) для всех групп самосвалов грузоподъемностью от 27 т и более, постоянно работающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям, пустынно - песчаных и высокогорных районах, - 1,2 (кроме самосвалов в северном исполнении);

б) для всех групп самосвалов грузоподъемностью 27 т и более, постоянно используемых для перевозки грузов, вызывающих коррозию или сильно пылящих (сера, фосфаты, интенсивно пылящий уголь), - 1,1;

в) для самосвалов грузоподъемностью 27 т и более, постоянно работающих в карьерах глубиной более 200 м, - 1,2;

г) для самосвалов грузоподъемностью от 27 до 50 т, постоянно занятых на строительных работах, внутрицеховых перевозках и транспортировке грузов на расстояние 10 км, - 0,9.

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

МЕТОДИКА  
ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОЦЕНТА ИЗНОСА ШИН <\*> ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

<\*> Метод согласован с НИИ шинной промышленности Миннефтехимпрома.

1. Критериями износа (старения) шин являются:
    - наличие повреждений и дефектов;
    - срок эксплуатации;
    - высота рисунка протектора.
  2. Ресурс шины снижается, и соответственно увеличивается процент износа:
    - если поврежден борт при монтаже, до 10%;
    - если обнаружены выкрашивание, сколы, трещины на протекторе или трещины и износ боковины без оголения корда, до 20%;
    - при обнаружении местного износа (пятнистости) протектора, до 25%.
- Примечание. Шины с расслоением каркаса признаются изношенными на 100%.

3. К проценту износа, определенному по техническому состоянию, прибавляется процент износа (старения) по сроку эксплуатации шины.

За три года эксплуатации шина от старения теряет, пропорционально сроку эксплуатации, до 10% ресурса.

В интервале от 3-х до 5-ти лет старение шины увеличивается до 25%. Шина со сроком эксплуатации свыше 5-ти лет может достигать расчетного процента износа, равного 50%.

Срок эксплуатации определяется по дате изготовления в соответствии с заводской маркировкой по ГОСТ 4754-80.

4. Ресурс протектора шины характеризуется его высотой на новой шине ( $V_n$ ) (см. таблицу 9) за вычетом минимально допустимой остаточной высоты протектора ( $V_{доп}$ ), при которой шина должна сниматься с эксплуатации (для шин легковых автомобилей - 1,6 мм, для грузовых автомобилей - 1,0 мм, автобусов - 2,0 мм, мотоциклов - 0,8 мм).

5. Остаточная (фактическая) высота рисунка протектора шины ( $V_{ф}$ ) определяется как среднее арифметическое высот, измеренных в 4-х взаимоперпендикулярных сечениях шины по окружности. Целесообразнее производить такие замеры в плоскостях естественной симметрии колеса. В каждом сечении высота рисунка определяется по зоне беговой дорожки, имеющей максимальный износ.

6. Процент износа шины по высоте протектора рассчитывается по формуле:

$$Иш = \frac{(V_n - V_{ф})}{(V_n - V_{доп})} \times 100\%.$$

7. Для шин со 100% износом протектора, но пригодных к восстановлению, устанавливается стоимость, равная залоговой цене покрышки, подлежащей восстановлению, что в среднем составляет 0,03% от стоимости новой покрышки.

8. Для шин, непригодных к дальнейшей эксплуатации и восстановлению, устанавливается условный износ 100%, а стоимость приравнивается к стоимости вторичного сырья.

9. Износ покрышек, восстановленных методом наложения нового протектора, определяется описанным выше методом, при этом номинальная высота рисунка обновленного протектора принимается равной 10 мм - для легковых автомобилей, 20 мм - для грузовых автомобилей и автобусов, а средняя стоимость восстановленной покрышки равна стоимости восстановительного ремонта плюс залоговая стоимость покрышки, подлежащей восстановлению, что в среднем составляет 0,2% от стоимости новой покрышки.

Примечание. Мотошины восстановлению не подлежат.

1. При расчете износа камерных шин необходимо принимать в расчет стоимость шины с камерой.
2. Пример расчета износа и стоимости шины.

Шина 165/80R13 легкового автомобиля, срок эксплуатации 2 года, имеет повреждение борта при монтаже.

Повреждение борта при монтаже снижает ресурс шины на 10%.

Срок эксплуатации (2 года) шины увеличивает износ еще на 7% (пропорционально сроку эксплуатации от 10%).

Измерение высоты рисунка протектора в 4-х сечениях дало следующие результаты:

$$Вф = \frac{4,5 + 4,4 + 4,0 + 4,3}{4,0} = 4,3 \text{ мм.}$$

В этом случае износ шины по высоте рисунка протектора составит:

$$Иш = \frac{(Вн - Вф)}{(Вн - Вдоп)} \times 100 = \frac{8,6 - 4,3}{8,6 - 1,6} \times 100 = \frac{4,3}{7,0} \times 100 = 61\%.$$

Суммарный износ:

$$Иш = 10 + 7 + 61 = 78\%.$$

Для учета износа шины в стоимости автомобиля необходимо значение Иш подставить в формулу в качестве одного из слагаемых Итр. Можно также отдельно подсчитать стоимость шины по проценту ее износа, т.е.:

$$С'ш = Цш \times \left(1 - \frac{Иш}{100}\right) = Цш \times 0,22.$$

Таблица

#### ШИНЫ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Маркировка шины	Модель <*>	Высота рисунка протектора, мм
155-13/6,15-13	И-151 И-Л143 И-Л43	8,5
165-13/6,45-13	М-145 АИ-168, 168У	9,2
165/80R13	МИ-166 МИ-16	8,6
165/82R13	ИЯ-170	8,5
175/70R13	ИН-251	7,0
165/70R13	Ех-85 Вли И-15	7,5
185-14/7,35-14	ИД-195 АИД-23	9,5
5,60-5 (145-380)	М-59А	9,0
155/80R14	МИ-182	8,5
165/80R14	МИ-180	8,5
175/70R14	МИ-181	8,5

<\*> У старых моделей шин, не вошедших в таблицу, необходимо прежде всего определить срок службы, а высоту нового протектора принимать равной 10 мм.

#### ШИНЫ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ АВТОБУСОВ

Маркировка шины	Модель	Высота рисунка протектора, мм
-----------------	--------	-------------------------------

1	2	3
7,50-20 (ТУ 38104146-77)	Я-151	15,5
220-508 (7,50-20)	МИ-173	17,0
220-508 (7,50-20)	ИЯ-112А	15,0
220R-508R (7,50R20)	ИЯ-196	15,0
240-508 (8,25-20)	ИК-6АМ	16,0
240R-508R (8,25R20)	К-55А	18,0
240R-508R (8,25R20)	КИ-63	18,0
260-508 (9,00-20)	И-252Б	20,0
260-508 (9,00-20)	И-249А	18,0
260-508 (9,00-20)	МИ-155	21,0
260R-508R (9,00R20)	И-Н142Б	21,0
260R-508R (9,00R20)	МИ-151	18,0
260-508 (10,00-20)	ИВл-1А	20,0
260R-508R (10,00R20)	ОИ-73Б	16,0
300-508 (11,00-20)	В-195А	20,0
300R-508R (11,00R20)	И-68А	20,0
300R-508R (11,00R20)	И-111А	20,0
320-508 (12,00-20)	ИЯВ-12Б	22,0
320-508 (12,00-20)	ИЯ-241	15,0
320R-508R (12,00R20)	И-109Б	24,0
320R-508R (12,00R20)	И-А150; И-150А	18,0
10,00-18 (ТУ 38104260-77)	К-65	20,0
320-457 (12,00-18)	К-70	20,0
320-508 (12,00-20)	М-93	25,0
370-508 (14,00-20)	ОИ-25; Я-307; Ф-10А	18,0
Экспортные шины:		
220-508 (7,50-20) (ТУ 38104265-77)	Ех-20	15,3
240-508 (8,25-20) (ТУ 3810471-77)	Ех-20	16,3
260-508 (9,00-20) (ТУ 3810433-75)	Ех-20	18,5
320-508 (12,00-20) (ТУ 38104296-79)	Ех-20	23
260R-508R (9,00R20) (ТУ 38104301-80)	Ех-21	18
280R-508R (10,00R20) (ТУ 38104304-80)	Ех-21	18,5
300R-508R (11,00R20) (ТУ 38104302-80)	Ех-21	19
320R-508R (12,00R20) (ТУ 38104303-80)	Ех-21	20
370/80R508 (ТУ 38104211-79)	НР-54	21
1220X400-533 (ТУ 38104326-80)	И-П184	23
260R-508R (9,00R20)	Ех-12	14
260R-508R (9,00R20)	И-Н190	18
280P508 (10,00R20)	Д-2М	14
300R508 (11,00R20)	Д-3М	17
310/80R508	Д-1М	16
310/80R508	И-А232	21
255R572 (10R22,5)	У-1	18
1200X500-508	ИД-П-284	25

#### МОТОШИНЫ

Маркировка шины	Модель	Высота рисунка протектора, мм
3.75-19	И-40	7,0
3.50-18	К-102	9,0
3.25-16	Л-133	7,0
3.50-16	Н-126	8,0
3.00-18	Л-251	7,0
2.50/85-16	Л-264	6,5
2.25-19	Л-156	3,0
4.00-10	В-47	7,0
	К-82	7,5
4.00-10С	К-96	8,0
2.50-19	Л-129	7,0
5.00-10	В-19АМ	6,5
3.00-19	Л-170	5,0
3.25-19	Л-130	7,0
3.25-19	С-76	5,0
3.00-10	К-90	7,0
6.70-10	Н-222	8,5

Приложение 16

Обязательное

#### МЕТОДИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРОЦЕНТА ИЗНОСА АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ

Износ (Иакб) аккумуляторной батареи (АКБ) определяется как отношение фактического времени эксплуатации предъявленной батареи (Дф) к среднестатистическому сроку службы (Дст) до ее замены (списания), т.е.

$$\text{Иакб} = \frac{\text{Дф}}{\text{Дст}} \times 100\%.$$

Срок службы АКБ (средний ресурс) получен при помощи математической обработки статистических данных и определен независимо от типа в 3 года при интенсивности эксплуатации транспортного средства 40 и более тыс. км в год и 4 года - при интенсивности эксплуатации до 40 тыс. км в год.

Фактический срок службы АКБ определяется как разность даты осмотра предъявленного транспортного средства и даты изготовления АКБ.

Дата изготовления определяется по маркировке на АКБ, вид и способ нанесения которой устанавливаются нормативным документом на изготовление конкретного типа <\*>, марки АКБ.

-----  
<\*> В настоящее время эксплуатируются три типа АКБ:

1. Моноблок с ячеистыми крышками и перемычками над крышками (старая конструкция).
2. Моноблок с общей крышкой и залитыми мастикой перемычками.
3. Моноблок (пластмассовый корпус) с общей крышкой - необслуживаемая АКБ.

В порядке обобщения можно выделить несколько способов и мест маркировки АКБ. Она может быть выполнена в виде тиснения, штампа, наклейки на корпусе сбоку или сверху, в виде цифровой набивки на перемычках или выводных клеммах (полюсах).

Отечественные АКБ имеют, как правило, цифровую набивку на перемычках, а в конструкции маркировка даты изготовления дублируется тиснениями, штампами, наклейками на корпусе сбоку или сверху.

Маркировка даты изготовления состоит из четырех цифр, например 01.95 или 01.05 - первая пара цифр - месяц (январь); вторая - год (1995).

На аккумуляторных батареях иностранного производства может применяться маркировка типа --, где А - буквенное обозначение  
А5  
1  
месяца (январь), а цифра 5 - последняя цифра года выпуска (1995).  
Обозначение в знаменателе интереса не представляет.

Аналогичную маркировку применяет АО "АвтоВАЗ" на плюсовой клемме, обозначая дату зарядки (ввода в эксплуатацию) АКБ, например - "5 В", т.е. 1995 год март месяц.

Маркировка на днище корпуса в виде круга с датами (квартал, год) обозначает дату изготовления моноблока (корпуса) АКБ и может служить ориентировочным показателем даты выпуска батареи.

При определении стоимости АКБ необходимо помнить, что она не может быть ниже стоимости лома свинца, содержащегося в батарее.

---