

МЕТОДИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО

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

РД 37.009.015-98

с изменениями №1, №2, №3

Москва – 2001

Настоящее руководство разработано сотрудниками Государственного Научного Центра «НАМИ» при участии ООО «Прайс-Н» взамен РД37.009.015-92 и РД37.009.019-89

Утверждено:

Министерство Экономики Российской Федерации 04 июля 1998г.

Согласовано:

Министерство Юстиции Российской Федерации письмо №13-67 от 25.02.98 г.

СО Д Е Р Ж А Н И Е

		Стр.
	1. Область применения	1
	2. Общие положения	1
	3. Подготовительные работы и осмотр автотранспортного средства	5
	4. Определение стоимости автотранспортного средства	9
	5. Определение затрат на восстановление поврежденного автотранспортного средства	18
	6. Определение величины дополнительной утраты товарной стоимости автотранспортного средства в результате аварийного повреждения и последующих ремонтных воздействий	21
П Р И Л О Ж Е Н И Я		
<i>Приложение А.</i>	Перечень законодательных актов, нормативной, организационной и технологической документации, рекомендуемой для использования при оказании услуг консультационных пунктов	27
<i>Приложение Б.</i>	Форма акта осмотра автотранспортного средства	29
<i>Приложение В.</i>	Форма заключения о стоимости ремонта автотранспортного средства	31
<i>Приложение Г.</i>	Форма заключения о величине дополнительной утраты товарной стоимости (УТС) автотранспортного средства в результате аварийного повреждения и последующих ремонтных воздействий	33
<i>Приложение Д.</i>	Форма заключения о стоимости автотранспортного средства	35
<i>Приложение Ж.</i>	Коэффициенты приведения цен по моделям автотранспортных средств, снятым с производства к моделям, выпускаемым в настоящее время.	37
<i>Приложение З.</i>	Методика подбора аналога автотранспортному средству.	40
<i>Приложение И.</i>	Показатель износа (I_1) для легковых автомобилей на 1000 км пробега.	42
	Нормы годовых амортизационных отчислений в процентах от стоимости автотранспортного средства	43
<i>Приложение К.</i>	Показатель старения (I_2) транспортных средств в зависимости от среднегодового пробега.	47
<i>Приложение Л.</i>	Коэффициент (k_2) изменения величины дополнительной утраты товарной стоимости в зависимости от износа АМТС.	48
<i>Приложение Н.</i>	Среднегодовые пробеги отечественных легковых автомобилей	49
<i>Приложение П.</i>	Методика определения износа шин автотранспортных средств.	50

РУКОВОДЯЩИЙ ДОКУМЕНТ

Методическое руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления

Дата введения 1998-06-04

1 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

При разработке настоящего руководящего документа (РД) 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.

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

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

РД рекомендуется к использованию при сертификации соответствия услуг по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния в Системе сертификации ГОСТ Р.

2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 Руководство позволяет выполнять следующие работы:

- а) определение технического состояния автотранспортных средств;
- б) определение стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа, на основе фактического технического состояния, комплектности и дополнительной оснащенности;
- в) определение стоимости аварийного автотранспортных средств с учетом доаварийного технического состояния, естественного износа, комплектности и дополнительной оснащенности;
- г) определение стоимости восстановления (ремонта) автотранспортных средств по конкретному аварийному повреждению (стоимость необходимых запасных частей, ремонтных работ и материалов);

д) определение стоимости восстановления (ремонта) автотранспортных средств с учетом стоимости необходимых запасных частей, ремонтных работ и материалов по устранению эксплуатационных дефектов и аварийных повреждений;

е) определение расчетного размера ущерба (компенсации) по величине затрат на восстановление (ремонт) автотранспортных средств, поврежденного в дорожно-транспортном происшествии (ДТП), при стихийном бедствии, в результате противоправных действий третьих лиц;

ж) определение величины дополнительной утраты товарной стоимости (далее - УТС) автотранспортного средства в результате аварийного повреждения и последующих ремонтных воздействий по их устранению;

з) определение суммы ущерба по конкретному повреждению автотранспортных средств по величине затрат на его восстановление (ремонт) и утраты товарной стоимости в результате повреждения и последующих ремонтных воздействий;

и) определение восстановительной стоимости автотранспортных средств с учетом нормативного износа.

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

2.2 Результаты расчетов, выполненных по методике РД, могут быть использованы в следующих случаях:

а) при определении стартовой цены для аукционов и конкурсов по продаже и сдаче в аренду единичных автотранспортных средств, или предприятий, имеющих автотранспортные средства в числе основных фондов;

б) при определении стоимости автотранспортных средств или предприятий, имеющих автотранспортные средства в числе основных фондов, с целью приватизации или передачи в доверительное управление;

в) при определении величины арендной платы при заключении договоров аренды автотранспортных средств или предприятий, имеющих автотранспортные средства в числе основных фондов;

г) при определении стоимости автотранспортных средств, или предприятий, имеющих в числе основных фондов автотранспортные средства, с целью продажи;

д) при использовании автотранспортных средств в качестве залога;

е) при страховании автотранспортных средств физических и юридических лиц;

ж) при определении ущерба, причиненного автотранспортному средству;

з) при определении стоимости автотранспортных средств для разрешения имущественных споров;

и) при переоценке основных фондов юридических лиц;

к) при определении стоимости налогооблагаемой базы;

- л) при оценке стоимости предприятия (бизнеса);
- м) при определении размера пошлин и сборов;
- н) при оформлении нотариусом договоров купли-продажи;
- о) при составлении брачных контрактов и при разделе имущества;
- п) при ликвидации и утилизации автотранспортных средств.

2.3 При осмотре автотранспортного средства определяется соответствие параметров его технического состояния требованиям законодательных и нормативных документов Российской Федерации по эксплуатации автотранспортных средств, 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 А.

2.4 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.

2.5 Заказчиками перечисленных работ могут быть собственники (владельцы) автотранспортных средств (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.

2.6 Основанием для выполнения перечисленных работ является заявление заказчика, оформленное в юридически действенной форме, или официальный запрос заинтересованной организации.

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

2.8 Основанием для проведения судебной экспертизы автотранспортного средства служит постановление (определение) лица, производящего дознание, следователя, прокурора, или судьи, о назначении экспертизы.

2.9 Для исполнения работ заказчик предоставляет для осмотра автотранспортное средство и следующие документы:

- а) удостоверение личности; паспорт транспортного средства (технический паспорт, свидетельство о регистрации);
- б) при необходимости, документ органа внутренних дел о повреждениях участвовавшего в ДТП транспортного средства, обнаруженных осмотром на месте ДТП;
- в) направление, постановление, определение, в случае наличия заинтересован-

ной организации (правоохранительные, судебные, страховые и т.п.);

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

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

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

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

2.14 Осмотр транспортного средства может проводиться в отсутствие приглашенного лица (с отметкой в Акте осмотра), если заказчик предъявит документ о его своевременном вызове и если другая сторона не явилась в течение получаса после назначенного времени.

2.15 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:

- а) акт осмотра транспортного средства;
- б) заключение о стоимости транспортного средства на момент предъявления;
- в) заключение (калькуляция) о стоимости восстановления (ремонта) поврежденного транспортного средства;
- г) заключение о дополнительной утрате товарной стоимости транспортного средства.

Рекомендуемые формы документов приведены в приложениях Б, В, Г, Д.

2.16 Документы должны быть подготовлены и выданы заказчику не позднее десяти дней после осмотра транспортного средства.

Иные сроки исполнения заказа могут быть установлены по согласованию с заказчиком.

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

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

2.19 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.

2.20 При несогласии с результатами работы эксперта (экспертной организации) любая из заинтересованных сторон может опротестовать их в порядке, установленном действующим законодательством РФ.

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

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

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

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

2.25 К экспертам, непосредственно осуществляющим осмотр транспортного средства, подготовку заключений, калькуляций и других документов, предъявляются требования в соответствии с Законом об оценочной деятельности.

3 ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ И ОСМОТР АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

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

3.2 Автотранспортное средство предъявляется на осмотр в чистом виде и осматривается в условиях, обеспечивающих возможность проведения качественного осмотра, должен быть обеспечен доступ в моторный отсек, салон, багажное отделение и т.п..

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

3.3.1 Фамилия, имя, отчество собственника транспортного средства (доверенного представителя); для юридического лица - полное наименование.

3.3.2 Почтовый адрес собственника транспортного средства (доверенного пред-

ставителя): прописки (регистрации) - физического лица; юридический - юридического лица, номер расчетного счета и адрес банковского учреждения.

3.3.3 Данные паспорта транспортного средства (технического паспорта, свидетельства о регистрации): серия, номер, кем и когда выдан.

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

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

3.3.4 Идентификационные данные на транспортное средство: вид, марка, модель (модификация), страна-изготовитель, страна-импортер (для транспортных средств иностранного производства бывших в употреблении), тип лакокрасочного покрытия (металлик, перламутр и т.п.), цвет кузова (кабины - для грузовых автомобилей; платформы - для прицепа), год и месяц выпуска, номер двигателя, его тип и рабочий объем, номер кузова, шасси (рамы), идентификационный номер (VIN), регистрационный знак, наличие отметок (даты) о замене номерных агрегатов, пробег по счетчику пройденного пути спидометра.

3.4 Во время осмотра эксперт должен определить дефекты АМТС и занести их в «Акт осмотра транспортного средства» в раздел «ПРИ ОСМОТРЕ УСТАНОВЛЕНУ». В этот раздел недопустимо включать выводы и предложения эксперта о методах и способе восстановления АМТС (замена или ремонт деталей, величина трудоемкости ремонта, его технология и т.п.); для рекомендаций эксперта в АКТЕ предназначен раздел «ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТА».

Во время осмотра эксперт определяет техническое состояние, комплектность АМТС и проверяет:

3.4.1 Соответствие номеров транспортного средства, его агрегатов записям в представленных документах.

3.4.2 Соответствие комплектности транспортного средства стандартной и наличие дополнительного оборудования, оснастки, некомплектность.

3.4.3 Подвергалось ли транспортное средство восстановительным работам ранее и каков их объем, характер и качество.

3.4.4 Производилась ли замена агрегатов, дорогостоящих комплектующих изделий.

3.4.5 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 транспортного средства), изменение нормируемых зазоров и т.п., характеризующихся линейными параметрами, необходимо выполнить измерения в соответствии с нормами РД 37.009.024 «Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей

предприятиями автотехобслуживания”, РТМ 37.001.050 “Контроль геометрии шасси легковых автомобилей на станциях технического обслуживания”.

3.4.6 Принадлежат ли выявленные при осмотре дефекты и деформации транспортного средства к рассматриваемой аварии (в сравнении со справкой ГИ БДД).

3.4.7 Возможность восстановительных работ, способы и объем (трудоемкость) их выполнения по каждому отдельному 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 транспортного средства.

3.4.8 Номенклатуру необходимых для восстановления транспортного средства запасных частей.

3.5 По окончании внешнего осмотра эксперт, если это возможно, запускает двигатель транспортного средства и проверяет его работу, а также работу других узлов, систем и контрольных приборов. Работа двигателя проверяется с целью оценки работоспособности, характера работы, дымления и т.д..

3.6 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.).

3.7 При проверке работы транспортного средства в движении, если это возможно, проверяется работа агрегатов с целью выявления неисправностей.

3.8 По результатам проверки документов, внешнего осмотра и опробования транспортного средства в движении, эксперт заполняет «Акт осмотра».

3.9 После заполнения, «Акт осмотра» подписывается экспертом, а после ознакомления - присутствующими при осмотре лицами. Затем эксперт приступает к оформлению в «Акте осмотра транспортного средства» раздела «ЗАКЛЮЧЕНИЕ ЭКСПЕРТА».

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

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

Для обеспечения единого подхода к оценке технического состояния транспортного средства различными экспертами и снижения влияния субъективности,

рекомендуется использовать для контроля оценки состояния (износа) осматриваемого транспортного средства таблицу 1.

Таблица 1

Параметры и характеристики технического состояния транспортного средства

Физическая характеристика состояния транспортного средства	Оценка состояния	Износ, %
Новое, не зарегистрированное в органах ГИБДД, в отличном состоянии, после выполнения предпродажной подготовки, без признаков эксплуатации	Новое	0 - 10
Практически новое, на гарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объёмами технического обслуживания и не требующее ремонта или замены каких-либо частей	Очень хорошее	10 - 30
На послегарантийном периоде эксплуатации, с выполненными объёмами технического обслуживания, не требующее текущего ремонта или замены каких-либо частей. После капитального ремонта	Хорошее	20 - 40
Бывшее в эксплуатации, с выполненными объёмами технического обслуживания, требующее текущего ремонта или замены некоторых деталей, имеющее незначительные повреждения лакокрасочного покрытия	Удовлетворительное	40 - 60
Бывшее в эксплуатации, в состоянии, пригодном для дальнейшей эксплуатации после выполнения работ текущего ремонта (замены) агрегатов, ремонта (наружной окраски) кузова (кабины)	Условно пригодное	60 - 75
Бывшее в эксплуатации, требующее капитального ремонта или замены номерных агрегатов (двигателя, кузова, рамы), полной окраски	Неудовлетворительное	до 80
Бывшее в эксплуатации, требующее ремонта в объёме, превышающем экономическую целесообразность его выполнения; отсутствие технической возможности осуществления такового; непригодное к эксплуатации и ремонту	Предельное	80 и более

3.11 Зафиксированные в результате осмотра транспортного средства данные позволяют эксперту начать расчеты в соответствии с заказанной услугой.

4 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СТОИМОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

4.1 Для общего случая определения стоимости транспортного средства рекомендуется придерживаться следующей технологической последовательности выполнения подготовительных, вспомогательных и расчетных операций.

4.1.1 Уточнение цены предъявленного транспортного средства с учетом его комплектности.

При определении стоимости транспортного средства для различных целей (оформление документов на наследование, дарение, раздел имущества, продажа), за точку отсчета принимается действующая на день осмотра (день открытия наследства) розничная цена (C_p) на новое идентичное транспортное средство базовой комплектации.

4.1.2 При определении стоимости транспортного средства рекомендуется использовать методические руководства, руководящие документы, справочно-информационные материалы и программные продукты, одобренные Государственным научным Центром Российской Федерации «НАМИ», справочно-информационные материалы и программные продукты специализированных издательств и разработчиков программ, много лет издающих и разрабатывающих такого рода материалы и продукты, таких как ГНЦ РФ «НАМИ», НПО «Союз-НАМИ», «Прайс-Н», «Audatex», «DAT», «Eurotax», «Kelley Blue Book», «Mitchel», «Motor», «Canadien Black Book», каталогов «Lastauto-omnibus», Auto, а также собственный анализ рынка.

4.1.3 При оценке транспортного средства, комплектность которого не соответствует стандартной комплектности предприятия-изготовителя, стоимость его уменьшается на величину стоимости отсутствующего комплектующего и стоимости его установки на транспортное средство, или увеличивается на величину стоимости дополнительного оборудования и стоимости его установки:

$$C'_p = C_p \pm C_k \quad [\text{руб.}] \quad (1)$$

где: C'_p - расчётная розничная цена транспортного средства с учётом фактической комплектности, руб.;

C_p - цена розничная транспортного средства базовой комплектации, руб.;

C_k - корректирующая поправка, учитывающая отклонение от базовой комплектации, руб.

4.1.4 Для назначения первоначальной цены при оценке отечественного транспортного средства, снятого с производства или отсутствии достоверной информации о цене на модификации отечественного транспортного средства, необходимо использовать коэффициент приведения к цене базовой модели по приложению Ж.

4.1.5 Для назначения первоначальной цены иностранного транспортного сред-

ства, снятого с производства, рекомендуется использовать цену этого транспортного средства в последний год выпуска с использованием коэффициента приведения к расчетному году. Значения коэффициентов даны в Приложении Ж. При отсутствии таковой рекомендуется определить ближайший по техническим параметрам аналог (переходную модель). Методика подбора аналога приведена в приложении З.

4.2 Определение расчетного износа автотранспортного средства.

4.2.1 Расчетный износ (I_{mp}) транспортного средства является отправной точкой для последующих расчетов и определяется по формуле:

$$I_{mp} = (I_1 P_{\phi} + I_2 D_{\phi}) \times A_2 \times A_3 \times A_4, \text{ проценты} \quad (2)$$

где: I_1 - показатель износа транспортного средства по пробегу (в % на 1000 км пробега);

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

I_2 - показатель старения по сроку службы (в % за 1 год) в зависимости от интенсивности эксплуатации; приведен в приложении К;

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

A_2 - коэффициент корректирования износа в зависимости от природно-климатических условий;

A_3 - коэффициент корректирования износа в зависимости от экологического состояния окружающей среды;

A_4 - коэффициент корректирования износа, учитывающий тип региона, в котором эксплуатировалось АМТС.

Значения показателей износа, нормативных пробегов и корректирующих коэффициентов, используемые в формуле (2), приведены в «Приложении И».

Примечание - показатель износа по пробегу для грузовых автомобилей и автобусов иностранного производства следует принимать по аналогу отечественного производства, определяемого по адекватным показателям полной массы (пассажиропместимости) и рабочего объема двигателя.

4.2.2 Значение фактического пробега (P_{ϕ}) принимается в соответствии с показаниями исправного счетчика пройденного пути спидометра транспортного средства, или принимается по учетным документам на данное транспортное средство. В сомнительных случаях (нарушение заводских пломб, замена спидометра, кузова, приобретение бывшего в употреблении транспортного средства и т.п.) для

определения износа в расчет принимается среднегодовой пробег в регионе (стране) однотипного транспортного средства (приложение Н). Для автомобилей иностранного производства значения среднегодового пробега принимаются по данным «Eurotax» и других информационных источников.

4.2.3 При определении стоимости транспортного средства, используемого в коммерческих целях, используются нормы амортизационных отчислений.

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

4.2.4 Для определения срока службы (D_{ϕ}) используются данные паспорта транспортного средства (технического паспорта, свидетельства о регистрации), договора купли-продажи (контракта на поставку).

4.2.5 Расчетный износ прицепа любого типа к легковому, грузовому автомобилю или мототехнике (грузовой, палатка, дача и т. п.) устанавливается в соответствии с показателями ежегодного износа для автотранспортных средств, используемых в коммерческих целях (табл.1) с поправочным коэффициентом 0,5.

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

4.2.6 Если на предъявленном транспортном средстве 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 настоящем РД отнесены агрегаты, узлы и комплектующие, цена которых превышает 3% от стоимости транспортного средства.

4.2.7 Индивидуальный износ замененных (установленных) агрегатов и комплектующих рассчитывается аналогично износу самого транспортного средства, по формуле (2), с учетом длительности (D'_{ϕ}) их эксплуатации и среднегодового пробега за этот период (Π_{ϕ}). Для определения стоимости замененных шин, износ которых имеет свою специфику, рекомендуется использовать методику, изложенную в приложении П.

Учитывая, что при внешнем осмотре без применения специализированного обо-

рудования, 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 таким же как и на все транспортное средство.

4.2.8 При выявлении факта замены агрегата, необходимо дополнительно выяснить: какие агрегаты использованы в качестве заменителя - новые или бывшие в употреблении; аналогичные, стандартные или взаимозаменяемые с других моделей (модификаций), более дорогие или дешевые - и учесть полученную информацию при корректировке стоимости транспортного средства.

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

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

4.2.9 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 случая 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).

4.3 Расчет стоимости автотранспортного средства с учётом износа.

4.3.1 В простейшем случае, когда на изменение стоимости транспортного средства 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:

$$C_{из} = C'_p - B_{из} \quad [\text{руб.}] \quad (3)$$

где: $C_{из}$ - расчётная стоимость транспортного средства с учетом расчетного износа, руб.;

C'_p - расчётная розничная цена транспортного средства с учётом фактической комплектности, руб.;

$B_{из}$ – часть стоимости транспортного средства, утраченная вследствие естественного износа, старения, руб.

$$B_{из} = C'_p \times \frac{I_{mp}}{100} \quad [\text{руб.}] \quad (4)$$

$$C_{из} = C'_p - B_{из} = C'_p \times \left(1 - \frac{I_{mp}}{100}\right) \quad [\text{руб.}] \quad (5)$$

Величина $\left(1 - \frac{I_{mp}}{100}\right)$ определяет часть стоимости АМТС, утраченную по причине естественного износа, старения и называется коэффициентом износа k_u .

Примечание - при определении стоимости капитально отремонтированного транспортного средства расчетная цена должна быть уменьшена на 20 %.

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

$$C'_{из} = C_{из} + \sum_1^m Z_i \left[\frac{(I_{mp} - I_i)}{100} \right] \quad [\text{руб.}] \quad (6)$$

где: $C'_{из}$ – расчётная стоимость транспортного средства с учетом износа и замены (установки) в процессе эксплуатации отдельных агрегатов и комплектующих изделий, руб.;

$C_{из}$ - расчётная стоимость транспортного средства с учетом расчетного износа, руб.;

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

I_{mp} - расчетный процент износа транспортного средства, %;

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

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

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

$$Z_i = C_i + C_3 \quad [\text{руб.}] \quad (7)$$

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

C_3 - 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.

4.3.3 Расчет стоимости установленных на транспортное средство в процессе эксплуатации агрегатов и комплектующих изделий можно проводить и отдельно, по формуле (3), прибавляя полученную стоимость к расчётной стоимости самого транспортного средства. В этом случае изначально следует определять расчётную стоимость как бы некомплектного транспортного средства, с отсутствующими агрегатами (изделиями), стоимость которых рассчитывается отдельно .

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

4.4 Если при осмотре транспортного средства, кроме естественного износа, старения, выявлены другие факторы, влияющие на величину его стоимости (эксплуатационные дефекты, аварийные повреждения и т.д.), то необходимо продолжить корректировку величины расчётной стоимости в соответствии с рекомендациями подразделов 4.5 – 4.10.

4.5 Корректировка стоимости транспортного средства при наличии эксплуатационных дефектов.

4.5.1 Стоимость предъявленного транспортного средства ($C_{из}$), снижается дополнительно при выявлении на нем дефектов, вызванных ненормальными условиями хранения, эксплуатации или ненадлежащим уходом (дефектов эксплуатации), на величину ($B_{оэ}$), приближенную в общем случае (без учета коэффициента износа), к стоимости устранения выявленных дефектов, включая предполагаемые замены агрегатов, узлов и деталей, т.е. :

$$B_{оэ} \approx Z_{оэ} \quad [\text{руб.}] \quad (8)$$

где: $B_{оэ}$ - стоимость устранения имеющихся дефектов эксплуатации, руб.;

$Z_{оэ}$ - затраты на устранение имеющихся дефектов эксплуатации с учетом коэффициента износа, руб.

Примечание - использование приблизительных расчетов оправдана тем, что при определении стоимости транспортного средства 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 транспортного средства и учёта этого состояния в размере стоимости.

4.5.2 К дефектам эксплуатации (в качестве факторов, влияющих на снижение остаточной стоимости транспортного средства) в настоящем РД 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) транспортного средства;
- з) негерметичность емкостей и систем;
- и) прочие явные дефекты эксплуатации.

4.5.3 Дефекты эксплуатации, классифицированные в перечислениях 4.5.2 а, б, в, могут быть следствием не только ненадлежащего обслуживания, но частично и следствием естественного старения (износа) используемых в конструкции материалов.

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

$$Z_{\text{дэ}} = C_p + Ц_m + Ц_д \quad [\text{руб.}] \quad (9)$$

где: C_p - суммарная стоимость работ по устранению дефектов эксплуатации, руб.;

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

$Ц_д$ - суммарная стоимость запасных частей, необходимых для устранения дефектов эксплуатации, руб.

4.5.4 Дефекты эксплуатации, классифицированные в перечислениях 4.5.2 г, д, е, ж, з, рассматриваются в качестве дефектов, полностью зависящих от качества обслуживания транспортного средства.

4.5.5 При выявлении дефектов, работы по устранению которых, вплоть до замены детали, не предусмотрены предприятием-изготовителем транспортного средства 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 транспортного средства.

4.6 Корректировка стоимости транспортного средства предъявленного в неотремонтированном (аварийном) состоянии.

4.6.1 При осмотре поврежденного транспортного средства в неотремонтированном состоянии, с целью корректировки его стоимости ($C_{ав}$), доаварийная стоимость ($C_{из}$) 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 ($Y_{об}$), т.е.:

$$C_{ав} = C_{из} - Z_{дэ} - Y_{об} \quad [\text{руб.}] \quad (10)$$

Примечание - в данном случае имеющиеся дефекты аварийного характера рассматриваются как дефекты эксплуатации, т. к. при определении стоимости транспортного средства происхождение имеющихся дефектов значения не имеет.

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

4.6.3 Затраты на восстановление с учетом возможного обновления ($Z_{дэ}$), и величина дополнительной утраты товарной стоимости ($Y_{об}$) транспортного средства, могут рассчитываться отдельно, в качестве самостоятельных услуг и поэтому порядок и методики их расчета представлены соответственно в разделах 5 и 6 настоящего РД.

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

4.7.1 Определение стоимости транспортного средства, предъявленного на осмотр после восстановительных работ, как правило, выполняется по формулам (3-7), где выявленные следы ремонтных воздействий рассматриваются как дефекты

эксплуатации.

4.7.2 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 транспортного средства и рассчитать его стоимость перед аварией (формулы 3 - 7), с последующей коррекцией по формуле (10). При этом необходимо предупредить заказчика услуг о возможных неточностях результатов такой оценки.

4.8 Корректировка стоимости транспортного средства в случае его оснащения дополнительным оборудованием, оснасткой.

4.8.1 При наличии на предъявленном на осмотр транспортном средстве дополнительного оборудования (оснастки), не входящего в стандартную комплектацию, необходимо скорректировать стоимость установленного оборудования (за вычетом его износа) и стоимости работ по их установке. Стоимость дополнительного оборудования рассчитывается с учетом его индивидуального износа.

4.8.2 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 транспортного средства.

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

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

4.9 Особенности расчета стоимости специализированного (специального) автотранспортного средства.

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

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

4.9.3 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 ($C_{из}$) транспортного средства.

4.9.4 При отсутствии документального подтверждения, неисправное специальное оборудование не включается в расчет стоимости специализированного транспортного средства. Данный факт необходимо зафиксировать в документе, выдаваемом заказчику услуг.

4.10 Корректировка стоимости транспортного средства при наличии признаков морального старения и других экономических факторов, влияющих на стоимость АМТС.

4.10.1 Транспортное средство, бывшее в употреблении 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 дополнительно в диапазоне от 5 до 30%, если на момент осмотра прекращен выпуск транспортного средства оцениваемого варианта, и дополнительно, до 15%, в случае прекращения выпуска запасных частей для этого транспортного средства.

4.10.2 При принятии окончательного решения о величине снижения стоимости транспортного средства необходимо учитывать реальные цены на рынке автотранспортных средств.

4.11 Расчетная стоимость транспортного средства с учетом всех перечисленных выше факторов снижения не должна быть меньше суммы утилизационных стоимостей его деталей.

5 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗАТРАТ НА ВОСТАНОВЛЕНИЕ ПОВРЕЖДЕННОГО АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

5.1 Стоимость восстановления (величина затрат на ремонт) повреждённого автотранспортного средства складывается, в общем случае, из стоимости работ (B_p), с учетом предусмотренных надбавок или скидок, стоимости использованных в процессе восстановления основных материалов (B_m), и стоимости устанавливаемых на транспортное средство деталей (B_d), запасных частей.

В случае определения размера компенсации за восстановление поврежденного АМТС ($K_в$) (например, автомобиль не ремонтируется) учитывается его частичное обновление при замене поврежденных деталей с расчетным процентом износа ($I_{тр}$ (определенным с учетом пунктов 4.10, 4.10.1, 4.10.2 формула (2))), на новые. В этом случае расчет ведется по формуле:

$$K_в = B_p + B_m + k_u \times B_d \quad [\text{руб.}] \quad (11)$$

Примечание - при расчете размера компенсации за аварийное повреждение по

запросу страхового общества в формулу (11), вместо коэффициента износа (k_u), вводится показатель (процент) скидки на износ, определенный договором страхования на конкретное транспортное средство.

5.2 Способ, виды и объем ремонтных работ (операций) определяются экспертом 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 транспортного средства.

5.3 Эксперт принимает решение о замене агрегата, узла (детали) только при технической невозможности или экономической нецелесообразности их восстановления (ремонта), руководствуясь требованиями нормативных документов, действующих в Российской Федерации и технической документацией предприятий-изготовителей транспортных средств, регламентирующих нормативы технического состояния и безопасности эксплуатации.

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; а 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, назначаются в том случае, если они не соответствуют требованиям на приемку кузовов в ремонт (РД 37.009.024) или его ремонт экономически нецелесообразен.

5.4 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, возможна частичная окраска, в соответствии с рекомендациями изготовителя, справочником Lackierung и т.п..

5.5 Если в соответствии с требованиями 5.4 окраске подлежит более 50% наружной окрашиваемой поверхности транспортного средства, должна быть назначена полная наружная окраска всего транспортного средства.

5.6 При органолептическом методе определения технического состояния транспортного средства 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 транспортного средства заранее могут быть включены затраты на дефектовку (снятие, разборка и т.д.) узла, агрегата, с указанием на скрытое повреждение.

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

Для АМТС, которые ремонтировались у официальных дилеров, или у которых величина расчетного износа не превышает 40% и срок эксплуатации не более 5 лет, стоимость запасных частей, материалов и нормо-часов по видам ремонтных работ определяется по данным ближайших официальных дилеров и фирменных СТОА, во всех остальных случаях достаточно того, что применяемые для восстановительного ремонта запчасти, материалы и услуги должны иметь сертификат соответствия.

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

5.9 Стоимость ремонта деталей, узлов, агрегатов АМТС не должна превышать суммарной стоимости новых запчастей и стоимости работ по их замене. В случае, если расчетная величина ущерба превышает среднюю рыночную стоимость АМТС на момент причинения ущерба, величина ущерба принимается равной средней рыночной стоимости АМТС.

6 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВЕЛИЧИНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ УТРАТЫ ТОВАРНОЙ СТОИМОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА В РЕЗУЛЬТАТЕ АВАРИЙНОГО ПОВРЕЖДЕНИЯ И ПОСЛЕДУЮЩИХ РЕМОНТНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ

6.1 Дополнительная утрата товарной стоимости (далее по тексту “УТС”) может быть охарактеризована преждевременным ухудшением товарного (внешнего) вида автотранспортного средства, вызванным 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.

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 транспортного средства, без его предъявления (осмотра). Для этого обязательно должны быть представлены документы, характеризующие техническое состояние транспортного средства перед аварией, характер повреждения деталей, способ и виды ремонтных воздействий по устранению последствий рассматриваемой аварии.

6.2 УТС может быть определена для всех типов поврежденных транспортных средств, если при осмотре выявлена необходимость выполнения одного из перечисленных в 6.2.1 – 6.2.4 видов ремонтных воздействий, влияющих на товарное состояние.

6.2.1 Ремонт съемных элементов кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа-дачи) - $U_{эл}$.

6.2.2 Ремонт (замена) несъемных элементов кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа-дачи), формирующих каркас кузова (платформы, рамы) или устранение перекоса несущих частей транспортного средства - $U_{кар}$.

6.2.3 Замена кузова (кабины, рамы) автомобиля, автобуса, прицепа-дачи или их разборка с большим объемом слесарно-арматурных работ, вызывающих нарушение качества заводской сборки - $U_{куз}$.

6.2.4 Полная или частичная окраска кузова (кабины, рамы, грузовой платформы) - $U_{окр}$.

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

$$U_{об} = U_{эл} + U_{кар} + U_{окр} + U_{куз} \quad [\text{руб.}] \quad (12)$$

Примечания

1. УТС может быть начислена только по запросу суда:

- на поврежденное транспортное средства, выданное гражданину бесплатно, через органы социального обеспечения;
- на транспортное средство, использующиеся в учебных целях и спортивных мероприятиях.

2. УТС автотранспортного средства не начисляется в следующих случаях:

- если на день осмотра величина износа транспортного средства составляет более 40% или срок эксплуатации превышает 5 лет;
- 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.

6.4 Величина УТС для легковых автомобилей при ремонте съемных элементов кузова, кабины, рамы, прицепа-дачи, грузовой платформы $У_{эл}$ определяется по формуле:

$$У_{эл} = k_2 \sum_1^m k_1 \times Ц_i \quad [\text{руб.}] \quad (13)$$

где: k_1 - коэффициент изменения величины УТС в зависимости от способа или характера предполагаемого ремонтного воздействия; значения k_1 для всех типов транспортных средств приведены в таблице 2;

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

k_2 - коэффициент изменения величины УТС в зависимости от степени износа транспортного средства; значения k_2 для всех видов транспортных средств приведены в приложении Л;

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

Примечания

1 Значение коэффициента k_1 , используемое в конкретном случае, определяется экспертом, исходя из фактического состояния рассматриваемого транспортного средства, предполагаемого влияния ремонтного воздействия на внешний вид и остаточный ресурс отремонтированных деталей, соединений, декоративных и защитных покрытий, транспортное средство в целом.

2 Максимальное значение k_1 рекомендуется применять при определении $У_{эл}$

наружных панелей кузова (кабины).

- 3 При незначительных повреждениях (до 5% площади детали), УТС по данной детали может не определяться.
- 4 При ремонте (восстановлении) съемных деталей, в т.ч. кузова (кабины, грузовой платформы), максимальная величина дополнительной утраты товарной стоимости ($Y_{эл}$) не может превышать 70% розничной цены этих деталей.
- 5 Суммарная величина дополнительной утраты товарной стоимости транспортного средства 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.

6.5 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% .

6.6 При необходимости определения величины дополнительной утраты товарной стоимости по трем другим (см. 6.2) видам ремонтных воздействий, УТС определяется по следующей формуле:

$$Y_i = k_2 \sum_1^m n_i C'_p \quad [\text{руб.}] \quad (14)$$

где: Y_i - величина УТС по одному из трех видов ремонтных воздействий $Y_{кар}$, $Y_{окр}$, $Y_{куз}$;

k_2 - коэффициент изменения величины УТС в зависимости от степени износа; значения k_2 для всех типов транспортных средств приведены в приложении Л;

n_i - расчетный коэффициент снижения товарной стоимости транспортного средства в зависимости от вида i -го ремонтного воздействия; предельно допустимые значения n_i для всех типов транспортных средств приведены в таблице 3;

C'_p - розничная цена нового транспортного средства с учетом фактической комплектности, руб.

**Коэффициент изменения величины УТС
при ремонтном воздействии на элементы (детали) кузова**

Способ или характер ремонтного воздействия на деталь	Значения k_1
Ремонт съёмных деталей	
Устранение повреждений детали в легкодоступных местах при деформации поверхности до 20% - ремонт № 1	до 0,4
Устранение повреждений с применением подогрева (сварки) или ремонт № 1 детали с деформацией поверхности от 20 до 50% - ремонт № 2	до 0,6
Устранение (правка) повреждений со вскрытием узла и сваркой; частичная реставрация детали с деформацией поверхности до 30% - ремонт № 3	до 0,8
Устранение повреждений частичной реставрацией детали на поверхности свыше 30% - ремонт № 4	до 0,9
Замена части детали (ремонтная вставка)	до 0,7
Ремонт съёмных деталей, снятых с транспортного средства	
Ремонт №1 детали	до 0,3
Ремонт №2 детали	до 0,5
Ремонт №3 детали	до 0,7
Ремонт №4 детали	до 0,8
Замена части детали (ремонтная вставка)	до 0,6

6.7 Величина коэффициента n_r , используемого для расчета размера дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по ремонту (замене) несъемных элементов, формирующих каркас кузова (платформы, коляски, рамы) или устранению перекоса несущих частей ($V_{кар}$), определяется в соответствии с нормативной трудоемкостью (T_n) выполняемых работ, установленной предприятием-изготовителем транспортного средства, из расчета $n_i = 0,0007 T_n$. (С учетом ограничений $\sum n_i \leq 0,15$ таблица 3 пункт 2).

При устранении перекоса несущих частей кузова использовать значения n_{max} таблица 3 (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 3 пункты № 3, 4, 5, 6).

Таблица 3

**Коэффициент снижения товарной стоимости в зависимости
от вида ремонтного воздействия на элементы транспортного средства.**

Вид ремонтного воздействия (причина снижения товарной стоимости)	n_i, max
Ремонт съёмных элементов кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа-дачи, мотоколяски и т.п.)	0,030
Ремонт (замена) несъёмных элементов каркаса кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа-дачи, мотоколяски и т. п.)	0,150
Устранение несложного перекоса	0,005
Устранение среднего перекоса	0,010
Устранение сложного перекоса	0,015
Устранение особо сложного перекоса	0,020
Замена кузова (кабины, рамы) или разборка для полной окраски	0,010
Нарушение качества заводской сборки	0,010
Полная окраска кузова (кабины)	0,040
Окраска деталей кузова (кабины, рамы, прицепа-дачи)	0,050
Разнотон при частичной окраске	0,005
Капитальный ремонт полнокомплектного транспортного средства	0,200

Примечание - указанные в таблице 3 величины коэффициента n_i - для работ по ремонту съёмных элементов кузова (кабины, рамы, грузовой платформы, прицепа-дачи и т.п.) и капитального ремонта полнокомплектного транспортного средства являются справочными.

6.8 Величина коэффициента n_i , используемого для расчета размера дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по замене кузова (кабины, рамы) транспортного средства, или их разборке с большим объемом слесарно-арматурных работ ($V_{куз}$), определяется в соответствии с нормативной трудоемкостью (T_n) выполняемых работ, установленной предприятием-изготовителем, из расчета $n_i = 0,00025 T_n$

6.9 Величина коэффициента n_i , используемого для расчета размера дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по полной или частичной окраске транспортного средства ($V_{окр}$), определяется в соответствии с нормативной трудоемкостью (T_n) выполняемых работ, установленной предприятием-изготовителем, из расчета $n_i = 0,001 T_n$

6.10 Величина коэффициента n_i , используемого для расчета размера дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ, вызывающих нарушение качества заводской сборки транспортного средства и разнотон при частичной окраске, являются постоянными.

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 (см. 6.8).

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

6.12 Величина дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по полной или частичной окраске ($U_{окр}$), определяется для транспортных средств с заводским лакокрасочным покрытием и сроком эксплуатации не более пяти лет.

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

6.13 Величина дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по полной или частичной окраске транспортного средства ($U_{окр}$) не определяется, если кузов (кабина, рама и грузовая платформа) автомобиля, автобуса, прицепа-дачи, перекрашивалась снаружи в зоне аварийного повреждения или полностью.

6.14 Величина дополнительной утраты товарной стоимости при выполнении работ по полной или частичной окраске транспортного средства ($U_{окр}$) снижается на 50% при наличии на деталях (кузове, кабине, платформе) не затронутых рассматриваемой аварией, следов предыдущих аварий (ремонтной окраски). Утрата товарной стоимости по разнотону в этом случае не определяется.

**Приложение А
(обязательное)**

П Е Р Е Ч Е Н Ь

законодательных актов, нормативной и технической документации, используемой при оказании услуг консультационных пунктов (код ОКУН 017614)

Законодательные акты

Закон Российской Федерации “Об оценочной деятельности”.

Закон Российской Федерации “О защите прав потребителей”.

Закон Российской Федерации “О сертификации продукции и услуг”.

Закон Российской Федерации “О безопасности дорожного движения”.

“Правила предоставления услуг по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств”.

Государственные стандарты

ГОСТ 9.032-74 ЕСЗКС. “Покрытия лакокрасочные. Группы, технические требования и обозначения”.

ГОСТ 9.402-80 ЕСЗКС. “Покрытия лакокрасочные. Подготовка металлических поверхностей перед окрашиванием”.

ГОСТ 25478-91 “Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки”.

ГОСТ 9.105-80 «Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Классификация и основные параметры методов окрашивания»

Отраслевые нормативные документы

ОСТ 37.001.267-83 “Автомобили легковые. Типы кузовов. Основные термины и определения”.

ОСТ 37.001.082-82 “Подготовка предпродажная легковых автомобилей”

РД 37.009.024-92 “Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей предприятиями автотехобслуживания”.

РД 37.009.026-92 “Положение о техническом обслуживании и ремонте автотранспортных средств, принадлежащих гражданам (легковые и грузовые автомобили, автобусы и минитрактора)”.

РТМ 37.001.050-78 “Контроль геометрии шасси легковых автомобилей на станциях технического обслуживания”.

ТУ 37.101.0167-97 “Приёмка в ремонт, ремонт и выпуск из ремонта автомобилей ВАЗ предприятиями автотехобслуживания”.

“Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта”.

ИД 37.101.027-94 “Техническая экспертиза автомобилей ВАЗ”.

Методические материалы

РД 37.009.015-98 “Методическое руководство по определению стоимости

транспортного средства с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления”.

Методика по определению стоимости автотранспортных средств для расчета таможенных платежей. Москва. 1997г.

Нормативы трудоемкостей на техническое обслуживание и ремонт АМТС

РД 37.009.027-93 “Нормативы трудоемкостей на техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей ЗАЗ, ЛуАЗ, ВАЗ, АЗЛК, Иж, ГАЗ, УАЗ”. (комплект)

“Нормативы трудоемкостей на техническое обслуживание и ремонт грузовых автомобилей УАЗ, ГАЗ, ЗиЛ, МАЗ, КамАЗ, КрАЗ, УралАЗ”. (комплект)

“Нормативы трудоемкостей на техническое обслуживание и ремонт автобусов ЛиАЗ, ПАЗ, КавЗ, ЛАЗ”. (комплект)

“Нормативы трудоемкостей на техническое обслуживание и ремонт импортных легковых автомобилей”. (комплект)

Техническая документация

“Комплексы работ по разборке и сборке автомобилей”. (комплект)

Руководства по ремонту автомобилей (мотоциклов).

Каталоги запасных частей на автомобили (мотоциклы).

Технологическая документация на автомобили (мотоциклы) по видам работ, выполняемых при техническом обслуживании и ремонте.

Цены на АМТС и запасные части к ним

Сборники цен на отечественные и зарубежные автотранспортные средства и запасные части к ним.

Справочники «Eurotax», «Mitchell», «DAT», «Motor», «Kelley Blue Book» по ценам и нормативам трудоемкостей на АМТС импортного производства.

Программные продукты

«НАМИ-Сервис» - программа по определению сумм возмещения ущерба при повреждении отечественных АМТС.

Расшифровка кодов VIN импортных легковых автомобилей.

«Автоэксперт» - программа по калькулированию сумм возмещения ущерба при повреждении импортных АМТС (содержит только справочные данные на трудоемкости работ).

«Автосервис» - программа по калькулированию стоимости восстановительного ремонта АМТС.

Прочие справочные и информационные издания

«Прейскурант справочных тарифов для АТ» (содержит информацию по годовым пробегам АТ). НПФ «Трансэффект», М., 1999г.

«Нормы амортизационных отчислений». М., 2000г.

**Приложение Б
(рекомендуемое)**

Форма Акта осмотра транспортного средства (лицева сторона)

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

**А К Т
осмотра транспортного средства**

« » 199 г.
(дата осмотра)

« » Ч « » мин.
время осмотра)

Место осмотра _____
г/род, 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 объём:** _____ **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)

**Приложение В
(рекомендуемое)**

Форма Заключения о стоимости ремонта транспортного средства

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	Трудоём. нормо-ч (Ед. изм.)	Кол-во	Сумма, руб.
1	2	3	4	5
1	Стоимость ремонтных работ			
1.1	Стоимость ремонта/замены			
	<i>Итого: Стоимость ремонта/замены</i>		-----	
	<i>НДС</i>			
	ВСЕГО: Стоимость ремонта/замены			
1.2	Стоимость разборки / сборки			
	<i>Итого: Стоимость разборки / сборки</i>		-----	
	<i>НДС</i>			
	ВСЕГО: Стоимость разборки / сборки			
1.3	Стоимость окраски/контрол			

1	2	3	4	5
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 и деталей (с учетом износа) и новых материалов				

Всего стоимость устранения дефектов АМТС составляет _____ рублей,
(сумма прописью)

с учетом износа (коэффициента износа): _____
(сумма прописью)

_____ рублей.

Стоимость¹ АМТС, аналогичного рассматриваемому, в исправном состоянии, на момент подготовки заключения составляет _____ рублей.

(указать источник информации)

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

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 нормо-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)

¹ Указывается при необходимости

Приложение Г (рекомендуемое)

Форма Заключения о величине дополнительной утраты товарной стоимости транспортного средства в результате аварийного повреждения и последующих ремонтных воздействий

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: завки, акта осмотра)

Предъявлен на оценку: _____
идентификационные признаки транспортного средства: тип, марка,
модель, модификации, страна-изготовитель, страна-импортер)

год и месяц выпуска: _____ регистрационный номерной знак: _____

тип двигателя: _____
дизельный, бензиновый; карбюраторный, инжекторный и т.д.)

номер двигателя _____ рабочий объём: _____ 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:

№ 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** _____ руб.
идентификационные признаки оцениваемого 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 1.000 км пробега $I_1 = \text{_____}$;

• **износ АМТС в результате старения составляет** _____ %, при показателе старения $I_2 = \text{_____}$;

• **стоимость с учетом износа:** _____ руб.
сумма цифрами и прописью)

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	К ₁	К ₂	n	Цена деталей	Снижение товарной стоимости автомобиля
Ремонт съёмных элементов $U_{эл}$					
Ремонт несъёмных элементов $U_{кар}$					
Окрасочные работы $U_{окр}$					
Замена кузова $U_{куз}$					
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 РД 37.009.015 "Методическое Руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъвления, (а также "Методики по определению стоимости автотранспортных средств для расчета таможенных платежей").

Стоимость 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 Д
(рекомендуемое)
Форма Заключения о стоимости транспортного средства

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 объём:** _____ **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,

руб.

модель, модификация, страна-изготовитель, страна-импортер; 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, по фактическому состоянию АМТС:

- из-за наличия дефектов эксплуатации на: _____ руб.;
- из-за наличия неустраненных аварийных повреждений на: _____ руб.;
- из-за дополнительной утраты товарной стоимости в результате ремонтных воздействий по устранению аварийных повреждений на: _____ руб.;
- 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 РД 37.009.015 "Методическое Руководство по определению стоимости автотранспортных средств с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления, (а также "Методики по определению стоимости автотранспортных средств для расчета таможенных платежей").

Стоимость 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)

**Приложение Ж
(справочное)**

**Коэффициенты приведения цен по моделям транспортных средств,
снятым с производства к моделям, выпускаемым промышленностью СНГ
в настоящее время**

Модель автомобиля	Коэффициент приведения
1	2
1. Автомобили легковые	
ЗАЗ – 110206-16	1,00
ЗАЗ – 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 – 22038-01	1,00
РАФ – 2203	0,94
УАЗ – 2206	1,00
УАЗ – 2206-01	0,83
УАЗ – 452В	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	
3.1. Автомобили грузовые бортовые	
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 – 131	0,40
ЗиЛ – 131НА	0,36
ЗиЛ – 157КД	0,26
Урал – 4320-10	1,00
Урал – 375ДМ	0,74
МАЗ - 53366	1,00
МАЗ – 53366	0,69
МАЗ - 53366	0,46
КрАЗ – 65101-10	1,00
КрАЗ – 250	0,89
КрАЗ – 257	0,69
3.2. 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	092
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
4. Прицепы и полуприцепы автомобильные	
СЗАП – 8357	1,00
СЗАП – 8355	0,97
ГКБ – 8352	0,97
ГКБ – 8350	0,92

**Приложение 3
(обязательное)
МЕТОДИКА**

**подбора аналогов автотранспортному средству, предъявляемому на
осмотр**

АМТС являются аналогами, если они незначительно отличаются друг от друга по важнейшим потребительским свойствам, определяющим эти АМТС; к таким свойствам относятся:

- назначение;
- технические и эксплуатационные характеристики;
- стоимость.

При подборе аналога предпочтение следует отдавать АМТС той же фирмы и страны.

1 Мотоциклы и мопеды

Аналоги к мотоциклам и мопедам подбираются по следующим показателям:

- назначение;
- класс (особо малый, малый, средний, большой);
- снаряженная масса;
- объем двигателя;
- мощность двигателя;
- колесная формула;
- стоимость на данном национальном (региональном) рынке.

2 Легковые автомобили

Аналоги к легковым автомобилям подбираются по следующим показателям:

- назначение;
- класс (особо малый, малый, средний, большой);
- полная масса;
- тип привода (задний, передний, полный и т.п.);
- колесная формула;
- мощность двигателя;
- объем двигателя;
- вид топлива (бензин, диз.топливо, газ и т.п.);
- тип коробки передач (механическая, автоматическая и т.п.);
- комплектация дополнительным оборудованием;
- стоимость на данном национальном (региональном) рынке.

3 Автобусы

Аналоги к автобусам подбираются по следующим показателям:

- назначение (городские, пригородные, местного сообщения, междугородные,

туристические);

- полная масса;
- габаритная длина;
- количество мест для сидения;
- колесная формула;
- мощность двигателя;
- объем двигателя;
- вид топлива (бензин, диз.топливо, газ и т.п.);
- тип коробки передач (механическая, автоматическая и т.п.);
- комплектация дополнительным оборудованием;
- стоимость на данном национальном (региональном) рынке.

4 Грузовые автомобили

Аналоги к грузовым автомобилям подбираются по следующим показателям:

- назначение (общее, специализированное, специальное);
- колесная формула;
- полная масса (разрешенная полная масса автопоезда);
- мощность двигателя;
- объем двигателя;
- вид топлива (бензин, диз.топливо, газ и т.п.);
- колесная база;
- компоновочная схема (капотная, полукapotная и безкапотная);
- тип кабины (с одним или несколькими рядами сидений, наличие спальных мест);
- размер грузового пространства;
- комплектация вспомогательным дополнительным оборудованием (кондиционер, магнитола и т.п.);
- основные характеристики основного дополнительного оборудования (для специализированных и специальных автомобилей (производительность холодильной установки для рефрижератора, производительность насоса у цистерн и т.п.));
- стоимость на данном национальном (региональном) рынке.

4 Прицепы и полуприцепы

Аналоги к прицепах и полуприцепам подбираются по следующим показателям:

- назначение (общее, специализированное, специальное);
- число осей;
- полная масса;
- размер грузового пространства;
- основные характеристики основного дополнительного оборудования (для специализированных и специальных автомобилей (производительность холодильной установки для рефрижератора, производительность насоса у цистерн и т.п.));
- стоимость на данном национальном (региональном) рынке.

**Приложение И
(обязательное)**

ПОКАЗАТЕЛЬ

износа (I_1) для легковых автомобилей на 1.000 км пробега

Класс	Импортные автомобили			Отечественные автомобили	
	Обозначение	Габариты, м	Показатель износа, %	Марка автомобиля	Показатель износа, %
Мини	А	до 3,6	0,50	ВАЗ "Ока"	0,50
Малый	В	3,6 – 3,9	0,40	ЗАЗ и ЛуАЗ	0,45
Низший средний	С	3,9 – 4,4	0,30	АЗЛК и ИжМАШ	0,40
				ВАЗ, остальные	0,38
Средний	Д	4,4 – 4,7	0,28	ГАЗ	0,34
Большой	Е	свыше 4,6	0,26		
Люкс большой	Ф	свыше 4,6	0,24		
Внедорожники	SUV		0,26	УАЗ	0,34
				ВАЗ полноприводный	0,38

**Нормы
годовых амортизационных отчислений в процентах
от стоимости автотранспортного средства**

Таблица 1

**Показатели ежегодного износа (I_2) для автотранспортных средств,
используемых в коммерческих целях, проценты**

Группы и виды автотранспортных средств	Норма
Легковые автомобили, используемые в коммерческих целях, принадлежащие юридическим лицам	
с рабочим объемом двигателя до 1,2 л включительно	18,2
с рабочим объемом двигателя более 1,2 до 1,8 л включительно	14,3
с рабочим объемом двигателя более 1,8 л	11,1
Автобусы	
Особо малого класса длиной до 5 метров	14,3
Малого класса, длиной от 5 до 7,5 метров	10,0
Среднего и большого классов, длиной более 8 метров	9,1
Автомобили грузоподъемностью:	
до 0,5 т включительно	20,0
более 0,5 до 2,0 т включительно	14,3
более 2,0 т с ресурсом до капитального ремонта:	
до 200 тыс.км включительно	13,0
более 200 до 250 тыс.км включительно	10,5
более 250 до 350 тыс.км включительно	7,0
более 350 до 400 тыс.км включительно	6,0
более 400 до 600 тыс.км включительно	5,5
более 600 тыс.км	5,0
Карьерные самосвалы грузоподъемностью:	
от 27 до 50 т включительно	16,7
более 50 до 120 т включительно	14,3
более 120 до 220 т включительно	12,5
более 220 т	11,1
Прицепы и полуприцепы грузоподъемностью:	
до 8 т включительно	12,5
более 8 до 40 т включительно	10,0
более 40 до 100 т включительно	8,3
более 100 т	6,7
Самосвальные	14,3

Специальные автомобили (санитарные, ветеринарные, пожарные, аварийные, мастерские, автолавки и т.п.)	
на шасси легковых автомобилей и автобусов	14,3
на шасси грузовых автомобилей	10,0
Спецтягачи	12,5

Таблица 2

Коэффициент корректирования износа автотранспортных средств в зависимости от природно-климатических условий (A_2)

Климатическая характеристика региона	Значение коэффициента A_2
Сухой	0,90
Умеренный	1,00
Влажный	1,05
Субтропический	1,12
Тропический	1,20
Умеренно холодный	1,05
Холодный	1,12
Очень холодный	1,20

Таблица 3

Районирование территории РФ по климатическим условиям

Административно-территориальные единицы (данные Росгидрометеоцентра)	Климат
Якутия, Магаданская обл.	Очень холодный
Бурятия, Карелия, Коми, Тува; Алтайский, Красноярский, Приморский, Хабаровский края; Амурская, Архангельская, Иркутская, Камчатская, Кемеровская, Мурманская, Новосибирская, Омская, Сахалинская, Томская, Тюменская, Читинская обл.	Холодный
Башкирия, Удмуртия; Курганская, Пермская, Свердловская, Челябинская обл.	Умеренно холодный
Районы морского побережья с шириной полосы до 5 км	Влажный
Остальные районы	Умеренный

Таблица 4

Коэффициент корректирования износа автотранспортных средств в зависимости от экологического состояния окружающей среды по степени агрессивности окружающей среды (A_3)

Характеристика района по степени агрессивности окружающей среды	Значение коэффициента A_3
Неагрессивная	1,00
Повышенная	1,04
Высокая	1,07
Исключительно высокая	1,10

Таблица 5

Районирование территории РФ в зависимости от экологического состояния окружающей среды по степени агрессивности окружающей среды

Административно-территориальные единицы	Степень агрессивности
Экологически чистые, в основном сельские районы	Неагрессивная
Населенные пункты с годовым выбросом в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных установок до 50 кг на одного жителя (Ставрополь, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Москва, Краснодар, Калининград, Саратов, Ульяновск, Самара и т.п.)	Повышенная
Населенные пункты с годовым выбросом в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных установок от 50 до 200 кг на одного жителя (Новороссийск, Магадан, Абакан, Тольятти, Соликамск, Хабаровск, Архангельск, Южно-Сахалинск, Кемерово, Благовещенск, Кызыл, Бийск, Красноярск, Омск, Чита и т.п.)	Высокая
Населенные пункты с годовым выбросом в атмосферу загрязняющих веществ от стационарных установок более 200 кг на одного жителя (Сызрань, Нижний Тагил, Липецк, Магнитогорск, Новочеркасск, Новокузнецк, Норильск и т.п.)	Исключительно высокая

Таблица 6

Коэффициент корректирования износа автотранспортных средств в зависимости от типа региона в котором эксплуатируется АМТС (A_4)

Тип региона	Значение коэффициента A_4
Регионы с населенными пунктами до 50 тыс. человек	1,000
Города с населением от 50 до 200 тыс. человек	1,025
Города с населением от 200 тыс. до 1 млн. человек	1,050
Города с населением от 1 до 4 млн. человек	1,075
Мегаполисы с населением свыше 4 млн. человек	1,100

**Приложение К
(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

% 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 свыше
Значение в интервале	1,56	1,56-1,55	1,55-1,44	1,44-1,30	1,30-1,16	1,16-0,98	0,98-0,89	0,89-0,79	0,79-0,70	0,70
Среднее значение	1,56	1,55	1,49	1,37	1,23	1,07	0,94	0,84	0,75	0,70

**Приложение Л
(обязательное)**

Коэффициент (к2) изменения величины дополнительной утраты товарной стоимости в зависимости от износа АМТС

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
В интервале	1,00	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
К2	1,00	0,86	0,78	0,70	0,62	0,54	0,46	0,38	0,30	0,22	0,14	0,10

**Приложение Н
(обязательное)**

Среднегодовые пробеги отечественных легковых автомобилей, тыс. км

Модели автомобилей*	Пробег, тыс.км
Отечественные легковые автомобили, принадлежащие физическим лицам и используемые ими в некоммерческих целях	
АЗЛК-408, ВАЗ-1111, все автомобили марок ЗАЗ, ЛуАЗ	12,0
Все остальные автомобили	16,0
Отечественные легковые автомобили, используемые в коммерческих целях, принадлежащие юридическим лицам	
АЗЛК-408, ВАЗ-1111, все автомобили марок ЗАЗ, ЛуАЗ	24,0
Все остальные автомобили	35,0

***Примечание:**

- среднегодовые пробеги отечественных коммерческих автомобилей (грузовых, легковых автомобилей, автобусов) уточняются по ежегодному справочнику «Прейскурант справочных тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом, использование легковых автомобилей и автобусов», Москва, НПФ «Трансэффект»
- среднегодовые пробеги импортных автомобилей приведены в ежегодных справочниках германского издательства «Eurotax»

**Приложение П
(обязательное)**

МЕТОДИКА*

определения процента износа шин транспортных средств

П.1 Критериями износа (старения) шин являются:

- наличие повреждений и дефектов;
- срок эксплуатации;
- высота рисунка протектора.

П.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%.

П.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.

П.4 Ресурс протектора шины характеризуется его высотой на новой шине (B_n)

(см. таблицу 9) за вычетом минимально допустимой остаточной высоты протектора ($B_{дон}$), 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).

П. 5 Остаточная (фактическая) высота рисунка протектора шины (B_ϕ) 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.

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

$$I_{ш} = \frac{(B_n - B_\phi)}{(B_n - B_{дон})} \times 100 \%$$

П. 7 Для шин со 100% износом протектора, но пригодных к восстановлению,

*Метод согласован с НИИ шинной промышленности Миннефтехимпрома

устанавливается стоимость равная залоговой цене покрышки, подлежащей восстановлению, что в среднем составляет 0,03% от стоимости новой покрышки.

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

П. 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.

П. 10 При расчете износа камерных шин необходимо принимать в расчет стоимость шины с камерой.

П. 11 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:

$$B_{\phi} = \frac{4,5 + 4,4 + 4,0 + 4,3}{4,0} = 4,3 \text{ мм}$$

в этом случае износ шины по высоте рисунка протектора составит:

$$I_{ш} = \frac{(B_n - B_{\phi})}{(B_n - B_{дон})} \times 100 = \frac{8,6 - 4,3}{8,6 - 1,6} \times 100 = \frac{4,3}{7,0} \times 100 = 61 \%$$

Суммарный износ:

$$I_{ш} = 10 + 7 + 61 = 78 \%$$

Для учета износа шины в стоимости автомобиля необходимо значение $I_{ш}$ подставить в формулу в качестве одного из слагаемых $I_{тр}$. Можно также отдельно подсчитать стоимость шины по проценту ее износа, т.е.:

$$C'_{ш} = C_{ш} \left(1 - \frac{I_{ш}}{100}\right) = C_{ш} \times 0,22$$

П. 12 Ниже приведены значения высоты рисунка протектора ряда моделей шин.

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/R13	ИН-251	7,0
165/70R13	Еж-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 номинальную высоту 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)	ИЯ112А	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

Шины иностранного производства		
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	23,0
260R-508R (9,00R20) (ТУ 38104301-80)	Ех-21	18,0
280R-508R (10,00R20) (ТУ 38104304-80)	Ех-21	18,5
300R-508R (11,00R20) (ТУ 38104302-80)	Ех-21	19,0
320R-508R (12,00R20) (ТУ 38104303-80)	Ех-21	20,0
370/80R508 (ТУ 38104211-79)	НР-54	21,0
1220X400-533 (ТУ 38104326-80)	И-П184	23,0
260R-508R (9,00R20)	Ех-12	14,0
260R-508R (9,00R20)	И-Н190	18,0
280P508 (10,00R20)	Д-2М	14,0
300R508 (11,00R20)	Д-3М	17,0
310/80R508	Д-1М	16,0
310/80R508	И-А232	21,0
255R572 (10R22,5)	У-1	18,0
1200X500-508	ИД-П-284	25,0