

Про затвердження Методики товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів

(назва із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 24.07.2009 р. N 1335/5/1159)

**Наказ Міністерства юстиції України,
Фонду державного майна України
від 24 листопада 2003 року N 142/5/2092**

**Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
24 листопада 2003 р. за N 1074/8395**

Із змінами і доповненнями, внесеними
наказами Міністерства юстиції України,
Фонду державного майна України
від 8 грудня 2004 року N 137/5/2732,
від 24 липня 2009 року N 1335/5/1159

Відповідно до ст. 8 Закону України "Про судову експертизу" та ст. 9 Закону України "Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні"
НАКАЗУЄМО:

1. Затвердити Методику товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, що додається.

(пункт 1 із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 24.07.2009 р. N 1335/5/1159)

2. Начальнику управління експертного забезпечення правосуддя Міністерства юстиції України (Головченко Л. М.) подати цей наказ на державну реєстрацію відповідно до Указу Президента України від 03.10.92 N 493 "Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади" (із змінами і доповненнями).

3. Контроль за виконанням наказу покласти: у Міністерстві юстиції України - на заступника Міністра юстиції України О. М. Пасенюка, у Фонді державного майна України - на заступника Голови Фонду державного майна України Д. М. Парфененка.

Міністр юстиції України

О. В. Лавринович

**Голова Фонду
державного майна України**

М. В. Чечетов

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказом Міністерства юстиції України,
Фонду державного майна України
від 24 листопада 2003 р. N 142/5/2092
(у редакції наказу Міністерства юстиції
України, Фонду державного майна
України
від 24 липня 2009 р. N 1335/5/1159)

Зареєстровано
в Міністерстві юстиції України
24 листопада 2003 р. за N 1074/8395

МЕТОДИКА

товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів

I. Загальні положення

1.1. Ця Методика розроблена згідно із Законами України "Про судову експертизу", "Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні", Національним стандартом N 1 "Загальні засади оцінки майна і майнових прав", затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 N 1440, та іншими нормативно-правовими актами з питань судової експертизи й оцінки майна.

1.2. Методика встановлює механізм оцінки (визначення вартості) колісних транспортних засобів (далі - КТЗ), а також вимоги до оформлення результатів оцінки, оціночні процедури визначення вартості КТЗ. Методи оцінки, передбачені цією Методикою, можуть використовуватися для оцінки самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, тракторів і комбайнів на колісних шасі, якщо вони не суперечать тим положенням, які регламентують оцінку цих видів транспорту.

1.3. Вимоги Методики є обов'язковими під час проведення автотоварознавчих експертиз та експертних досліджень судовими експертами науково-дослідних інститутів судових експертиз Міністерства юстиції України, експертами науково-дослідних експертно-криміналістичних центрів Міністерства внутрішніх справ України, експертами інших державних установ, суб'єктами господарювання, до компетенції яких входить проведення судових автотоварознавчих експертиз та експертних досліджень, а також всіма суб'єктами оціночної діяльності під час оцінки КТЗ у випадках, передбачених законодавством України або договорами між суб'єктами цивільно-правових відносин.

1.4. Методика застосовується з метою:

- а) визначення ринкової вартості КТЗ, їх складників у разі відчуження;
- б) визначення стартової ціни КТЗ для їх продажу на аукціоні чи за конкурсом;
- в) визначення вартості КТЗ як об'єкта застави;
- г) визначення вартості КТЗ у складі майна фізичних осіб для його декларування;

- г) визначення вартості КТЗ для страхування фізичними та юридичними особами;
- д) визначення матеріальних збитків, завданих власнику в разі пошкодження КТЗ;
- е) визначення вартості відновлювального ремонту КТЗ;
- є) визначення вартості КТЗ для розв'язання майнових суперечок;
- ж) визначення вартості арештованих, конфіскованих або визнаних безхазяйними КТЗ, їх складників у разі вимушеного їх продажу;
- з) визначення вартості КТЗ, його складників, що ввозяться на митну територію України;
- и) визначення вартості відокремленого КТЗ в складі основних засобів юридичних осіб;
- і) в інших випадках у разі визначення вартості відокремленого КТЗ для встановлення розміру обов'язкових платежів до бюджету.

1.5. Методика застосовується також у разі:

- а) визначення року виготовлення КТЗ і його складників;
- б) визначення комплектності та укомплектованості КТЗ відповідно до нормативно-технічної документації його виробника;
- в) визначення типу, моделі, версії КТЗ;
- г) встановлення типу, потужності та робочого об'єму двигуна, типу кузова, інших технічних показників КТЗ;
- г) класифікації КТЗ (його складників) за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі - УКТЗЕД).

1.6. У цій Методиці наведені нижче поняття вживаються у такому значенні:

аварійне пошкодження - пошкодження у вигляді порушення форми (геометричних розмірів, цілісності конструкції матеріалу виготовлення) КТЗ або його складника, що мало місце внаслідок зовнішнього механічного контакту з іншим КТЗ чи іншою перешкодою, визначеною згідно з Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 N 1306 (із змінами);

автобус - КТЗ, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше ніж дев'ять з місцем водія включно;

автомобіль - колісний транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше чотирьох коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів, буксирування транспортних засобів, виконання спеціальних робіт;

автомобіль вантажний - автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів;

автомобіль легковий - автомобіль, який за своєю конструкцією і внутрішнім обладнанням призначений головним чином для перевезення людей та їхнього багажу і в якому розміщено не більше дев'яти місць для сидіння включно з місцем водія;

автомобільний транспортний засіб - КТЗ (автобус, вантажний та легковий автомобілі, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій;

базова комплектність КТЗ - комплектність КТЗ серійного виготовлення без додаткового обладнання і конструкційних складових частин спеціального (додаткового) призначення;

вартість нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт регіональна - вартість, що отримана шляхом спостережень вартісних значень нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт КТЗ певної моделі на спеціалізованих підприємствах автомобільного сервісу в регіоні;

величина втрати товарної вартості (далі - ВТВ) - умовна величина зниження ринкової вартості КТЗ, відновленого за нормативними вимогами після пошкодження, порівняно з ринковою вартістю подібного непошкодженого КТЗ;

версія (модифікація) КТЗ - сукупність дорожніх транспортних засобів одного типу, які належать до однієї моделі і не мають відмінностей у таких характеристиках, як: колісна база; маса без водія й експлуатаційних рідин; маса у спорядженому стані; повна маса; навантаження на кожну вісь за повної маси; робочий об'єм двигуна; максимальна потужність; тип коробки передач, кількість передач та їхні передатні числа; передатне число головної передачі; верхня та нижня межі радіусів котіння шини для кожної осі; кількість місць для сидіння;

виробник КТЗ - фізична або юридична особа, що відповідає за перетворення складових частин в єдине працездатне ціле, тобто за складання КТЗ і однозначність його ідентифікаційного номера;

відновлювальний ремонт (або ремонт) - комплекс операцій щодо відновлення справності або роботоздатності КТЗ чи його складника(ів) та відновлення їхніх ресурсів. Ремонт здійснюється методами відновлення чи заміни складових частин;

дефект - невідповідність вимогам виробника та (або) законодавства заданої або очікуваної вимоги, яка стосується КТЗ (зокрема відремонтованого), його складника, включаючи невідповідність вимогам безпеки;

дефектування - технологічний процес оцінювання технічного стану об'єкта дослідження після часткового чи повного розбирання КТЗ (складової) з контролем параметрів (характеристик) та сортуванням складників на групи відповідно до ступеня їх придатності;

діагностування - технологічний процес оцінювання технічного стану об'єкта дослідження без його повного розбирання за сукупністю виявлених діагностичних чинників із заданою точністю;

економічна доцільність ремонту КТЗ (складової частини) - принцип оцінки, який передбачає, що відновлювальний ремонт КТЗ (складника) є доцільним лише за умови, що

вартість відновлювального ремонту КТЗ (складника) підвищує його ринкову вартість, проте не перевищує її;

експлуатаційний знос - утрата елементами конструкції КТЗ своїх початкових технічних характеристик, споживчих властивостей або придатності внаслідок дії умов експлуатації та впливу навколишнього природного середовища;

ідентифікація КТЗ - установлення відповідності характеристик, ознак певного КТЗ (тип, модель, версія, рік виготовлення, робочий об'єм двигуна, комплектність, повна маса тощо) даним виробника;

ідентифікаційний номер VIN (Vehicle Identification Number) - структуроване поєднання літерно-цифрових позначень, що надаються виробником КТЗ з метою його ідентифікації;

колісний транспортний засіб - транспортний засіб, призначений для руху безрейковими дорогами, який використовується для перевезення людей і (або) вантажів, а також перевезення і приводу під час руху чи на місці встановленого на ньому обладнання чи механізмів для виконання спеціальних робочих функцій, допущений до участі в дорожньому русі. Термін "колісний транспортний засіб" поширюється також на машини, двигуни яких живляться постійним електричним струмом через контактну мережу (тролейбуси);

колісний транспортний засіб аналогічний - КТЗ, істотні ознаки якого (тип, конструкція привода тягових коліс, тип та робочий об'єм двигуна, тип коробки передач та інших складників силової передачі, габаритні розміри, період випуску, комплектність тощо) схожі до відповідних ознак оцінюваного КТЗ;

колісний транспортний засіб ідентичний - КТЗ, основні ознаки і параметри якого (виробник, країна походження, тип, модель, конструкція привода тягових коліс, тип та робочий об'єм двигуна, тип коробки передач та інших складників силової передачі, габаритні розміри, рік виготовлення, технічні характеристики) відповідають ознакам конкретного КТЗ. Розбіжності можуть стосуватися комплектності та укомплектованості КТЗ, пробігу та технічного стану;

колісний транспортний засіб новий - КТЗ, який жодного разу не був зареєстрований з метою одержання дозволу на його експлуатацію в уповноважених державних органах (у тому числі у країні - експортері КТЗ);

колісний транспортний засіб спеціалізованого призначення - транспортний засіб, який призначений для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобус для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, швидка медична допомога, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль тощо) та має спеціальне обладнання (таксі, броньований, обладнаний спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо);

колісний транспортний засіб спеціального призначення - транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежний, автобетонозмішувач, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобіль прибиральний, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо);

колісний транспортний засіб, що був у користуванні, - КТЗ, на який уповноваженими державними органами (у тому числі у країні - експортері КТЗ) були видані або є реєстраційні документи, які дають право на його експлуатацію;

комплектність КТЗ (складової частини) - перелік складників та опцій, що відповідають специфікаціям виробника КТЗ (складової частини);

модель (варіант) КТЗ - сукупність КТЗ одного типу, які не мають відмінностей за типом кузова (згідно з ДСТУ 2885-94 "Автотранспортні засоби. Автомобілі легкові. Типи кузовів. Терміни та визначення"), виробником, кількістю і розташуванням ведучих та керованих осей, робочим циклом, кількістю і розташуванням циліндрів двигуна. Робочі об'єми двигунів КТЗ однієї моделі не повинні відрізнятись більше ніж на 20 %, а їх потужність - на 30 %;

мототехніка (мототранспортні засоби) - КТЗ, що мають менше ніж чотири колеса (мопеди, моторолери, мотоцикли, мототрицикли) або чотири колеса (мотокадроцикли, мотоколяски) і мають ознаки конструкції, що відповідають критеріям КТЗ категорії L за класифікацією, наведеною у Зведеній резолюції про конструкцію транспортних засобів (СР.3) - (TRANS/WP.29/79 від 11 серпня 1997 року - документ Європейської економічної комісії ООН);

напівпричіп - причіп, вісь (осі) якого розміщено позаду центра маси транспортного засобу (за умови рівномірного завантаження) і який обладнано зчпним пристроєм, що забезпечує передачу горизонтальних і вертикальних зусиль на інший транспортний засіб, який виконує функції тягача;

нормативний пробіг - середньостатистичний, річний для даної моделі КТЗ пробіг, щодо якого визначається середня ринкова вартість КТЗ;

обстеження КТЗ - процедура інструментального або органолептичного дослідження КТЗ з метою визначення його технічного стану;

оновлення - заміна складника, що був у користуванні, на новий;

опція - додаткове оснащення КТЗ не передбаченими базовою комплектністю складниками з варіантами їх виконання, що підвищують його споживчі і технічні якості;

причіп - транспортний засіб без власного джерела енергії, пристосований для буксирування автомобілем;

регіон - територія, що окреслюється межами області, де проводиться оцінка КТЗ або вартості відновлювального ремонту (матеріального збитку);

ремонт капітальний - комплекс операцій з відновлення справності і не менше 80 % ресурсу КТЗ (його складника) згідно з вимогами нормативно-технічних або нормативно-правових актів із заміною та/або відновленням будь-яких його складників, зокрема базових;

ринкова вартість КТЗ (його складників) - вартість, за яку можливе відчуження КТЗ (його складників) на ринку подібного КТЗ (його складників) на дату оцінки за договором, укладеним між покупцем та продавцем, після проведення відповідного маркетингу за умови, що кожна із сторін діяла із знанням справи, розсудливо і без примусу.

Поняття дійсної вартості, що вживається у судовій практиці, за своїм змістом і числовим значенням рівнозначне поняттю ринкової вартості;

робочий об'єм двигуна - сума робочих об'ємів циліндрів двигуна з кривошипно-шатунним механізмом, які витісняються поршнями під час їхнього руху від крайнього верхнього до крайнього нижнього положень. Робочі об'єми двигунів інших конструкцій визначаються спеціальними розрахунками чи експериментальними методами;

складова частина КТЗ (складник) - деталь, складова одиниця чи комплектувальний виріб, які відповідають вимогам конструкторської документації;

спеціалізоване підприємство автомобільного сервісу (спеціалізоване підприємство) - підприємство, що належить до сервісної мережі пунктів технічного обслуговування та гарантійного ремонту КТЗ, створеної виробником КТЗ або уповноваженими ним суб'єктами господарювання відповідно до законодавства;

страхова вартість - вартість КТЗ, визначена відповідно до умов договору страхування;

строк експлуатації - період часу від дати виготовлення КТЗ до дати його оцінки;

технічний стан - відповідність КТЗ складу його конструкції на дату реєстрації та сукупність фактичних експлуатаційних характеристик КТЗ на дату перевірки;

тип КТЗ - класифікаційна одиниця, що визначає призначення КТЗ і особливості конструкції;

укомплектованість - наявність усіх складників КТЗ, які передбачені виробником;

фізичний знос КТЗ (його складників) - утрата вартості КТЗ (його складників), яка зумовлена частковою або повною втратою первісних технічних та технологічних якостей КТЗ (його складників) порівняно з вартістю нового подібного КТЗ (його складників).

II. Бази оцінки КТЗ

2.1. Загальні визначення баз оцінки, порядку їх застосування і відповідних їм видів вартості наведені в Національному стандарті N 1 "Загальні засади оцінки майна і майнових прав", затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 10.09.2003 N 1440.

2.2. Утилізаційна вартість КТЗ визначається як грошова сума, яку передбачається одержати від продажу не придатного для експлуатації за прямим функціональним призначенням КТЗ для альтернативного використання його справних і придатних до експлуатації складників.

2.3. Вартість відновлювального ремонту КТЗ визначається як грошові витрати, необхідні для відновлення пошкодженого, розукомплектованого КТЗ.

2.4. Вартість матеріального збитку (реальні збитки) визначається як вартісне значення витрат, яких зазнає власник у разі пошкодження або розукомплектування КТЗ, з урахуванням фізичного зносу та витрат, яких зазнає чи може зазнати власник для відновлення свого порушеного права користування КТЗ (втрати товарної вартості).

III. Методичні підходи і методи оцінки КТЗ

3.1. Основним підходом до визначення ринкової вартості КТЗ є порівняльний підхід.

Порівняльний підхід ґрунтується на аналізі цін продажу (пропозиції) КТЗ, ідентичних або аналогічних оцінюваному на первинному чи вторинному ринках КТЗ, з відповідним коригуванням, що враховує відмінності між об'єктом порівняння та об'єктом оцінки.

Під первинним слід розуміти ринок нових КТЗ, під вторинним - ринок КТЗ, які були в користуванні.

Для визначення вартості за порівняльним підходом використовуються статистично усереднені цінові дані КТЗ, які були відчужені в Україні, за умов, що вони відповідають змісту поняття "ринкова вартість", зокрема ґрунтуються на даних ринку КТЗ і зведені в довідниках, до яких висуваються вимоги щодо науковості, об'єктивності, об'ємності інформації.

3.2. Найбільш вірогідним методом порівняльного підходу до оцінки КТЗ є метод, заснований на аналізі цін ідентичних КТЗ.

За цим методом вартість визначається на базі середньої ціни продажу (пропозиції) ідентичного КТЗ з відповідним строком експлуатації. Подальше коригування враховує різницю між пробігом, комплектністю, укомплектованістю, технічним станом об'єкта порівняння та об'єкта оцінки.

3.3. У разі неможливості визначення вартості КТЗ з урахуванням цін ідентичних КТЗ допускається використання методу, заснованого на аналізі цін аналогічних транспортних засобів.

За цим методом вартість КТЗ визначається відповідно до цінових даних, аналогічних, але не ідентичних КТЗ, з належним або скоригованим строком експлуатації. Подальше коригування вартості здійснюється шляхом врахування різниці між пробігом, комплектністю, укомплектованістю, технічним станом об'єкта порівняння та об'єкта оцінки.

3.4. Коригування, які застосовуються в порівняльному підході, приймаються у вигляді коефіцієнта (відсотка) до середньої ціни КТЗ або у вигляді грошової суми, що додається або вираховується з цієї ціни, а також комбінування зазначених засобів.

Коригування вартості КТЗ з причин різниці в пробігу здійснюється коефіцієнтом коригування ринкової вартості КТЗ за величиною пробігу; з причин різниці технічного стану - процентом додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ залежно від умов догляду, зберігання, використання та ін.; з причин функціонального зносу КТЗ - коефіцієнтом функціонального зносу; з причин особливостей економічного стану в різних регіонах України і різних країнах світу - коефіцієнтом ринку регіону та коефіцієнтом коригування вартості КТЗ у країні придбання до його вартості в провідних країнах-експортерах.

Вартість КТЗ коригується відповідною грошовою сумою, яка враховує його комплектність, укомплектованість, наявність пошкоджень, які потребують відновлювального ремонту, відновлення і (чи) оновлення складників.

3.5. Для визначення вартості обладнання (з урахуванням ремонтних робіт з його монтажу) спеціальних, спеціалізованих та переобладнаних КТЗ допускається використання методу мультиплікаторів.

За цим методом вартість визначається на базі розрахунку співвідношень вартостей встановленого обладнання аналогічних транспортних засобів з величиною визначального технічного параметра, який обумовлює вартість спеціального або спеціалізованого КТЗ (вантажність, потужність тощо).

3.6. Для визначення вартості складників КТЗ у разі відсутності цінової інформації дилера виробника КТЗ допускається використання відповідних даних, одержаних шляхом обстеження ринку регіону.

3.7. Для оцінки спеціальних, спеціалізованих КТЗ у разі неможливості застосування порівняльного підходу застосовується комбінований витратно-порівняльний підхід, заснований на використанні інформації про вартість базового КТЗ з додаванням вартості спеціального або спеціалізованого обладнання та з урахуванням вартості робіт з його монтажу.

Комбінований витратно-порівняльний підхід застосовується для визначення вартості КТЗ, що мають пошкодження чи розукомплектовані.

У разі оцінки КТЗ, вироблених штучно, їх вартість визначається на базі калькуляції витрат на виготовлення КТЗ з подальшим коригуванням із застосуванням порівняльного підходу.

Окремо витратний підхід застосовується для визначення вартості відновлювального ремонту КТЗ та вартості матеріального збитку, заподіяного власникові КТЗ.

3.8. Основні методи витратного підходу, які використовуються для оцінки КТЗ:

калькуляція витрат на переобладнання КТЗ;

калькуляція витрат на відновлення пошкоджених чи розукомплектованих КТЗ і їх складників;

калькуляція витрат на штучне виготовлення КТЗ;

калькуляція витрат на демонтаж працездатних складників у разі визначення утилізаційної вартості КТЗ.

3.9. Фізичний знос обумовлюється погіршенням технічного стану КТЗ унаслідок експлуатаційного зносу його складників. Фізичний знос ураховується як втрата вартості КТЗ, що виникає в процесі його експлуатації.

Фізичний знос може розраховуватись у вигляді коефіцієнта фізичного зносу складників залежно від технічного стану КТЗ, який відображає взаємозв'язок умов експлуатації і технічного стану КТЗ з вартістю його складників.

Фізичний знос може також визначатись шляхом урахування погіршення технічного стану КТЗ унаслідок отриманих і усунених пошкоджень залежно від вартості їх усунення.

3.10. Фізичний знос несправного КТЗ (його складників) чи такого, який був у користуванні, підлягає усуненню за умов технологічної можливості та економічної доцільності їх відновлення, що враховується під час оцінки.

Заміна складових частин КТЗ призначається у разі, якщо їх фізичний знос не може бути усунений.

3.11. Функціональний знос КТЗ визначається за допомогою коефіцієнта функціонального зносу, який характеризує ступінь зниження рівня функціональних, споживчих характеристик оцінюваного КТЗ відносно аналогічного, що випускається на дату виконання оцінки.

3.12. Коефіцієнтом ринку регіону враховується рівень цін продажу та поточних цін пропозиції продажу в даному регіоні відносно цін з довідкової літератури.

Коефіцієнт зведення вартості КТЗ в країні придбання до його вартості у провідних країнах-експортерах ураховує рівень цін продажу (пропозиції) у країні придбання до його середньої ціни у провідних країнах-експортерах.

3.13. Дохідний підхід під час оцінки відокремлених КТЗ не використовується.

IV. Вимоги до оцінки КТЗ та викладення її результатів

4.1. Оцінка КТЗ передбачає урахування технічних, технологічних характеристик та особливостей об'єкта оцінки, умов його експлуатації, обслуговування та зберігання, технічного стану на підставі відповідної технічної, довідкової, облікової документації та обстежень.

4.2. Виходячи з мети оцінки здійснюються всі процедури в межах методів оцінки, визначених цією Методикою. У разі визначення неринкової бази оцінки звіт (акт) чи висновок має містити перелік можливих обмежень щодо застосування результатів оцінки.

Особливості виконання оцінки КТЗ під час здійснення судової експертизи та оформлення її результатів визначаються процесуальним законодавством та нормативно-правовими актами про судову експертизу.

4.3. За результатами оцінки оцінювач складає звіт про оцінку КТЗ. За результатом оцінки, виконаної суб'єктом оціночної діяльності - органом державної влади або органом місцевого самоврядування самостійно, складається акт оцінки КТЗ. У разі проведення судової автотоварознавчої експертизи за результатами здійснення відповідних досліджень експерт складає висновок експерта. У разі виконання судовим експертом відповідно до частини шостої статті 13 Закону України "Про судову експертизу" оцінки на договірних засадах з питань, що становлять інтерес для юридичних і фізичних осіб, він складає висновок експертного дослідження з урахуванням особливостей його оформлення згідно із законодавством.

4.4. У звіті (акті) або висновку експерта (експертного дослідження) про оцінку КТЗ зазначається така інформація:

а) повне найменування суб'єкта оціночної діяльності, його місцезнаходження, телефон (факс), номер та термін дії сертифіката суб'єкта оціночної діяльності;

- б) дата надходження матеріалів для оцінки і дата підписання звіту (акта), висновку;
- в) найменування юридичної особи або прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи, яка призначила (замовила) оцінку КТЗ;
- г) питання (завдання), що поставлені перед оцінювачем (експертом) (мета оцінки);
- г) назва об'єкта (об'єктів), представленого для оцінки;
- д) найменування юридичної особи (прізвище, ім'я, по батькові фізичної особи), місцезнаходження (місце проживання) власника майна та його майнові права на КТЗ;
- е) відомості про фізичну особу, що здійснює оцінку КТЗ: посада, прізвище, ім'я, по батькові, освіта, спеціальності (загальна й оціночна за напрямом програми базової підготовки), стаж роботи за цими спеціальностями, учений ступінь і вчене звання (за наявності), номер, дата видачі кваліфікаційного свідоцтва та посвідчення про підвищення кваліфікації;
- є) інформація, що має значення для виконання оцінки, з посиланням на джерела її отримання;
- ж) клопотання оцінювача, експерта про надання додаткових матеріалів, результати їх розгляду (якщо це мало місце);
- з) перелік використаних довідкових джерел інформації, літератури із зазначенням основних бібліографічних даних (найменування, автори, місце та рік видання);
- и) дані про час та місце проведення огляду КТЗ оцінювачем (експертом);
- і) відомості про осіб, які брали участь в огляді об'єкта оцінки, якщо їх участь обумовлена призначенням оцінки або договором про виконання оцінки;
- ї) ідентифікаційні дані КТЗ відповідно до свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (технічного паспорта) або з копій цих документів;
- й) показання одометра (тахографа) КТЗ або лічильника мотогодин (за наявності);
- к) результати візуального огляду щодо відповідності (невідповідності) номерів кузова, шасі, інших складових частин записам у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу (технічному паспорті) або в інших документах;
- л) відомості про комплектність та укомплектованість КТЗ;
- м) відомості про склад оновлених складників КТЗ, інформаційні ознаки виконаного відновлювального ремонту, інші обставини, які мають значення для розв'язання поставлених питань;
- н) відомості про виявлені під час огляду дефекти, пошкодження, а також обґрунтування засобів і обсягу відновлювальних робіт з їх усунення чи інших способів урахування дефектів;

о) перелік обмежень щодо застосування результатів оцінки та припущення, у межах яких проводилася оцінка;

п) викладення змісту використаних методичних підходів, методів, оціночних процедур та відповідних розрахунків;

р) висновок про вартість майна або висновок про результати автотоварознавчої експертизи (експертного дослідження);

с) додатки, які становлять невід'ємну частину звіту (акта), висновку експерта (експертного дослідження) про оцінку і містять дані стосовно технічного стану КТЗ (його складників), їх фотографічні зображення і дані, що підтверджують припущення та розрахунки. У додатках також може бути графічна розгортка побудови пошкодженого або розукомплектованого КТЗ з відображенням характеру пошкоджень або протокол технічного огляду з посиланням на характер і обсяг його пошкодження.

4.4.1. Висновок експерта (експертного дослідження) складається з урахуванням особливостей його оформлення згідно із законодавством.

4.5. Зразок висновку експертного дослідження з оцінки КТЗ для визначення обов'язкових зборів до Пенсійного фонду України наведено у додатку 1. Зразок звіту (акта) з оцінки КТЗ для визначення обов'язкових зборів до Пенсійного фонду України наведено у додатку 2.

4.6. Найменування складових частин КТЗ, що наводяться в звіті (акті) про оцінку або у висновку експерта (експертного дослідження), повинні відповідати термінології, яка застосовується в нормативно-технічній документації.

Формули в розрахунках наводяться у загальному вигляді, а також з числовим значенням параметрів, розкривається зміст кожного символу та вказується його числове значення, одиниця виміру.

Усі дані, наведені у звіті (акті) про оцінку або у висновку експерта (експертного дослідження), зазначаються з посиланням на джерело їх отримання.

Джерела інформації повинні бути актуальними, тобто відповідати даті оцінки.

4.7. Якщо для виконання оцінки КТЗ необхідні додаткові відомості, оцінювач, експерт повинен надати замовникові оцінки клопотання про надання додаткових матеріалів, необхідних для надання висновку, якщо інше не передбачено в договорі про проведення оцінки КТЗ. Клопотання повинно бути направлено замовнику оцінки протягом п'яти днів з дати надходження документів або з дати укладання договору про виконання оцінки КТЗ.

У разі ненадання необхідних даних протягом місяця замовнику повідомляється про неможливість проведення оцінки.

4.8. Строки виконання оцінки КТЗ визначаються договором про проведення оцінки майна або ухвалою суду про призначення експертизи оцінки КТЗ.

V. Технічний огляд КТЗ

5.1. Технічний огляд КТЗ оцінювачем (експертом) являє собою початковий етап дослідження, який дає змогу органолептичними методами визначити ідентифікаційні дані КТЗ; його комплектність; укомплектованість; технічний стан, обсяг і характер пошкоджень; пробіг за одометром, інші показники на момент технічного огляду, необхідні для оцінки майна.

Визначення матеріального збитку чи вартості КТЗ без його огляду особисто експертом (оцінювачем), який складає висновок чи звіт (акт), можливе тільки за рішенням органу (посадової особи), який здійснює судове чи досудове слідство, у разі надання ними даних, необхідних для оцінки.

5.2. У разі потреби виклик заінтересованих осіб для технічного огляду із зазначенням дати, місця та часу проведення огляду КТЗ (після їх узгодження з виконавцем дослідження) здійснюється замовником дослідження шляхом вручення відповідного виклику під розписку особі, що викликається, або телеграмою з повідомленням про її вручення адресату.

У разі відсутності в установлений час на місці огляду осіб, що викликалися, огляд проводиться без їх участі, про що зазначається у звіті (акті), висновку.

Замовник повинен забезпечити належні безпечні умови огляду (освітлення, вільний доступ, можливість огляду КТЗ з різних сторін тощо).

5.3. До початку технічного огляду оцінювач (експерт) ознайомлюється з наданими документами і фіксує такі дані (якщо вони необхідні для складання висновку):

а) прізвище, ім'я та по батькові власника КТЗ (довіреної особи) або найменування власника - юридичної особи;

б) місце проживання (місцезнаходження) власника КТЗ;

в) дані з свідоцтва про реєстрацію КТЗ (технічного паспорта): серія, номер, ким і коли видане, з яких підстав;

г) ідентифікаційні дані КТЗ згідно з наданими документами: тип, марка, модель (модифікація), виробник, країна-імпортер (для КТЗ іноземного виробництва, що ввозиться на митну територію України), колір кузова (кабіни - для вантажних автомобілів, платформи - для причепів, рами, паливного бака та оперення - для мототехніки), рік виготовлення, номери двигуна, кузова, шасі (рами), ідентифікаційний номер КТЗ, реєстраційний номер КТЗ, відмітки про дату заміни номерних складників.

5.4. Для виконання оцінки власник КТЗ (довірена особа) на вимогу оцінювача (експерта) повинен надати такі документи:

а) посвідчення водія і (за потреби) довіреність на право керування КТЗ, паспорт або інший документ, що посвідчує особу, для юридичних осіб - довіреність на право представляти інтереси власника досліджуваного КТЗ;

б) свідоцтво про реєстрацію КТЗ (технічний паспорт) або відомості з облікової бази даних органів Державтоінспекції МВС;

- в) комплект супровідних документів (митну декларацію, інвойс, купчу, довідку-рахунок тощо);
- г) документ про оцінку КТЗ (якщо проводилось попереднє дослідження) або його копію;
- г) довідку про сплату обов'язкових зборів, інших обов'язкових платежів;
- д) замовлення-наряд на виконання ремонтно-відновлювальних робіт на спеціалізованій станції технічного обслуговування; чек на придбання складників КТЗ;
- е) іншу документацію на КТЗ в оригіналі або копії (сервісну книжку; талони гарантійного обслуговування; страховий поліс; чек на повернення податків відповідно до системи Europe Tax - Free Shopping Checkes тощо).

5.5. Під час технічного огляду КТЗ оцінювач (експерт) повинен:

- а) перевірити відповідність ідентифікаційних даних КТЗ записам у наданих документах;
- б) перевірити укомплектованість КТЗ, установити комплектність, наявність додаткового обладнання;
- в) установити пробіг за одометром;
- г) зафіксувати інформативні ознаки раніше виконаного відновлювального ремонту КТЗ;
- г) установити характер і обсяги пошкоджень на момент огляду та інші ознаки, які характеризують технічний стан КТЗ, з обов'язковою їх фіксацією шляхом фотографування.

5.6. Після закінчення зовнішнього технічного огляду провадиться перевірка роботи двигуна та інших складників, а для спеціалізованих (спеціальних) КТЗ - працездатність спеціального обладнання.

У разі можливості проведення ходових випробувань (під час руху КТЗ) перевіряється робота складників КТЗ з метою встановлення їх технічного стану.

5.7. Після закінчення дослідження КТЗ оцінювач (експерт) у разі потреби ознайомлює заінтересованих осіб, залучених до технічного огляду КТЗ, з його результатами.

VI. Ідентифікація КТЗ

6.1. Визначення типу, моделі, версії КТЗ, року його виготовлення, комплектності, укомплектованості, повної маси, робочого об'єму двигуна тощо проводиться на основі даних виробника КТЗ. Визначальним при цьому є ідентифікаційний номер VIN.

Ідентифікаційний номер являє собою літерно-цифрове позначення, що складається із 17 знаків, умовно поділених на 3 частини.

Структура і зміст VIN-коду визначаються ДСТУ 3525-97 "Засоби транспортні дорожні. Маркування", які складаються з міжнародного коду виробника КТЗ (перші три символи), описової частини (подальші шість символів) і розпізнавальної частини (останні вісім символів).

У разі визначення VIN-коду за цими стандартами передбачається використання арабських цифр і великих літер латинського алфавіту (за винятком літер: "I", "O", "Q").

VIN-код розміщується на нероз'ємних складових частинах кузова або шасі і на спеціально виготовлених номерних табличках (шильдиках).

У країнах, де застосування міжнародного стандарту ISO 3779-1983 є необов'язковим або частково обмеженим, кодування номерів кузова може бути з відхиленням від рекомендацій цього стандарту.

У разі механічних і корозійних пошкоджень, знищення VIN-коду, номерних табличок, номера двигуна КТЗ установлення типу, моделі, версії, року виготовлення, робочого об'єму двигуна за VIN-кодом, а також визначення вартості КТЗ та його складників проводяться після відповідного експертного дослідження (експертизи) зазначених номерів на предмет їх автентичності.

6.2. Тип, модель КТЗ визначаються за міжнародним кодом виробника КТЗ, за описовою частиною VIN-коду (позиції з першої до дев'ятої) та за реєстраційними документами країни-виробника.

Перші три символи VIN-коду, як правило, визначають географічну зону, коди країни і виробника КТЗ.

Літерно-цифрові позначення в описовій частині VIN-коду (позиції з четвертої до дев'ятої) містять кодовані дані про тип автомобіля, його конструкцію, тип кузова, тип двигуна, конструкцію привода, робочий об'єм двигуна тощо.

Сукупність знаків з першої до дев'ятої позиції VIN-коду визначає марку і модель КТЗ.

Позначення, які виконуються на панелях кузовів КТЗ на прикріплених до них елементах, означають їхні моделі і модифікації та мають вид символів "XL", "GL", "SL" "SRDT" тощо і можуть сприяти ідентифікації КТЗ, але не є визначальними з огляду на можливість їхньої заміни.

6.3. Визначення року виготовлення КТЗ здійснюється на підставі даних його виробника, які зазначаються у VIN-коді.

6.3.1. При визначенні року виготовлення КТЗ необхідно враховувати те, що за міжнародним стандартом ISO 3779-1983 виробники КТЗ зазначають у VIN-коді календарний або модельний рік виготовлення КТЗ, тобто наступний модельний рік починається після 1 липня поточного календарного року.

Згідно з міжнародним стандартом ISO 3779-1983 для кодування модельного року виготовлення КТЗ в описовій частині VIN-коду рекомендовано використання символів, наведених у таблиці 3.1 додатка 3.

6.3.2. Календарний і модельний роки виготовлення можуть також визначатися за розпізнавальною частиною VIN-коду (останні 8 знаків VIN-коду за даними виробника дозволяють встановити дату виготовлення КТЗ).

6.3.3. За рік виготовлення КТЗ приймається календарна дата його виготовлення з обов'язковим зазначенням при цьому дня та місяця цього року.

Якщо календарну дату виготовлення визначити неможливо, то за основу береться модельний рік виготовлення, визначений за його VIN-кодом, з урахуванням календарної дати першого документального підтвердження будь-якої дії з даним КТЗ, що зазначена у супровідних документах (дати придбання, дати оформлення митних документів, дати першої реєстрації КТЗ тощо).

Датою першої реєстрації КТЗ, який був у користуванні (зокрема який ввозиться на митну територію України), є дата, що зазначена в спеціальній графі свідоцтва про реєстрацію (технічного паспорта) КТЗ, або дата видачі свідоцтва про реєстрацію (технічного паспорта).

У разі відсутності даних про календарну дату першого документального підтвердження будь-якої дії з даним КТЗ або виникнення сумнівів щодо її достовірності, коли встановлений модельний рік виготовлення КТЗ збігається з роком виготовлення, зазначеним у свідоцтві про реєстрацію, під час оцінки за дату виготовлення береться 1 січня встановленого за VIN-кодом модельного року.

Якщо встановлений за VIN-кодом модельний рік виготовлення не збігається з роком виготовлення КТЗ, який зазначено в свідоцтві про реєстрацію (технічному паспорті), і перевищує його, під час оцінки за дату виготовлення приймається 1 липня зазначеного в реєстраційних документах року. Якщо зазначене перевищення становитиме понад 1 рік, то за дату виготовлення беруть 1 січня модельного року.

6.3.4. Визначення року виготовлення КТЗ за датою виготовлення його окремих складових частин не допускається у зв'язку з можливістю їхньої заміни під час експлуатації або можливого значного проміжку в часі з моменту їх виготовлення до моменту складання з них КТЗ. Такі дати можуть мати інформативний характер тільки в усій своїй сукупності.

6.4. Робочий об'єм двигунів КТЗ визначається такими способами:

6.4.1. Робочий об'єм двигунів КТЗ визначається за даними про моделі двигунів, які містяться в їхніх кодах.

6.4.2. Робочий об'єм двигунів автомобілів американського виробництва, деяких моделей КТЗ європейського й азіатського виробництва може бути визначений з VIN-коду КТЗ.

6.4.3. Робочий об'єм поршневого двигуна з кривошипно-шатунним механізмом (без причепленого шатуна) розраховується за формулою

$$\left[\frac{\pi}{4} \cdot d^2 \cdot S \right], \quad (1)$$

де: V - робочий об'єм двигуна, куб. см;

d - діаметр циліндра, мм;

S - хід поршня - величина переміщення поршня від крайнього нижнього положення до крайнього верхнього положення, мм;

$\pi = 3,14$;

4; 1000 - постійні коефіцієнти;

i - кількість циліндрів.

6.4.4. Робочий об'єм двигуна також визначається шляхом безпосереднього вимірювання об'єму оливи чи повітря, що витискаються з одного циліндра внаслідок повного переміщення поршня.

6.5. Комплектність та укомплектованість КТЗ і його складових частин визначаються за результатами його огляду виходячи з фактично встановлених на ньому складових частин.

6.5.1. Джерелом інформації про базову комплектність КТЗ є дані його виробника.

Комплектність КТЗ може бути зазначена в документах на придбання нового КТЗ.

6.5.2. Комплектність та укомплектованість переобладнаного КТЗ враховуються за умови внесення змін до свідоцтва про реєстрацію (технічного паспорта) на підставі документів, що свідчать про переобладнання КТЗ. Переобладнання КТЗ повинно відповідати вимогам статті 32 Закону України "Про дорожній рух".

6.6. Визначення типу КТЗ, типу його кузова здійснюється відповідно до Закону України "Про приєднання України до Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, 1958 року з поправками 1995 року", а також Директив Європейського Союзу, еквівалентних Правилам Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй.

VII. Визначення вартості КТЗ

7.1. Оцінка КТЗ здійснюється переважно із застосуванням бази оцінки, яка відповідає ринковій вартості.

Ринкова вартість КТЗ урахує його комплектність, укомплектованість і фактичний технічний стан, строк експлуатації, величину пробігу, умови, у яких він експлуатувався (зберігався), особливості кон'юнктури ринку регіону.

Згідно з принципами зміни вартості, попиту та пропозиції значення ринкової вартості є змінною за фактором часу величиною, яка залежить від коливань ринкових цін на КТЗ та його складники.

7.2. Основним підходом, який використовується для оцінки КТЗ, є порівняльний підхід. Згідно з ним визначення вартості КТЗ на території України проводиться на підставі їх цін продажу та поточних цін пропозиції до продажу, які зазначені у вітчизняних довідниках. Зазначені ціни є статистично усередненими ціновими даними КТЗ, які були відчужені в Україні згідно з умовами, що відповідають змісту і поняттю "ринкова вартість".

Використання зарубіжної довідкової літератури допускається у разі відсутності потрібної інформації у вітчизняних довідниках.

Вартість КТЗ, яка наведена в іноземній валюті, визначається в гривнях за офіційним курсом НБУ на дату оцінки.

Основним методом у межах порівняльного підходу є метод, заснований на аналізі цін ідентичних КТЗ.

7.3. Коригування ринкової вартості КТЗ, отриманої із застосуванням порівняльного підходу, здійснюється за загальною формулою

$$\left[\text{ } \right], \quad (2)$$

де: C - ринкова вартість, грн;

C_{cp} - середня ринкова ціна КТЗ, грн;

Γ_k - коефіцієнт коригування ринкової вартості КТЗ за величиною пробігу, %;

D_z - процент додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, який визначається відповідно до таблиці 4.1 додатка 4 та залежить від умов догляду, зберігання, експлуатації тощо, %;

$C_{\text{доп}}$ - додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників, грн.

7.4. Середня ринкова ціна КТЗ - величина, яка визначається статистичними методами, еквівалентна найбільш вірогідній вартості продажу (пропозиції до продажу), сукупності КТЗ визначеної моделі з відповідними строком експлуатації і пробігом на визначений момент часу, у конкретному регіоні чи місцевості з дотриманням вимог, що відповідають поняттю "ринкова вартість".

Визначення C_{cp} базується на довідкових цінових даних продажу на ідентичне (аналогічне) КТЗ.

C_{cp} для КТЗ визначається на базі середньої ціни продажу (пропозиції) ідентичного КТЗ за такою формулою

$$\left[\text{ } \right], \quad (3)$$

де: C_d - ціна КТЗ, який був у користуванні, з урахуванням строку його експлуатації, за інформацією з довідкової літератури, зокрема наведеної у переліку рекомендованих нормативно-правових актів, методичної, довідкової літератури та комп'ютерних баз даних з програмним забезпеченням (додаток 8).

Якщо в довідковій літературі наводяться ціни продажу і ціни пропозиції, то згідно з принципом заміщення значення C_d повинно дорівнювати ціні продажу КТЗ;

K - коефіцієнт ринку регіону, який враховує відмінність поточних цін продажу та пропозиції до продажу у відповідному регіоні від цін з довідкової літератури. Значення коефіцієнта ринку регіону зазначається згідно з таблицею 3.2 додатка 3;

M - вартісний еквівалент суми податків, зборів, інших обов'язкових платежів під час митного оформлення згідно з чинним законодавством.

7.5. Вартісний еквівалент суми податків, зборів, інших обов'язкових платежів під час митного оформлення M не враховується у разі прийняття ціни КТЗ з вітчизняної довідкової літератури або за цінами дилерів заводів-виробників України.

У разі визначення ринкової вартості КТЗ, що не зареєстрований в Україні (не розмитнений), з метою встановлення вартості матеріального збитку, заподіяного його власнику, значення M враховується (не враховується) на підставі міжнародних угод, укладених Україною, або умов договору страхування такого КТЗ.

Значення M розраховується таким самим чином, як і податки, збори, інші обов'язкові платежі під час митного оформлення, згідно з чинним законодавством України.

7.6. У разі неможливості визначення ринкової вартості КТЗ із застосуванням середньої ціни продажу (пропозиції) ідентичного КТЗ використовується метод, заснований на аналізі цін аналогічних транспортних засобів, у вигляді розрахунків за такою формулою чи за методологією, передбаченою пунктом 7.12 цієї Методики

$$\left[\frac{C_n}{K_s} \cdot \Gamma \right], \quad (4)$$

де: C_n - ціна нового КТЗ в Україні або в провідних країнах-експортерах за інформацією з довідкової літератури;

K_s - коефіцієнт функціонального зносу КТЗ;

Γ - показник ринкової вартості аналогічного КТЗ, %.

7.7. Коефіцієнт функціонального зносу (K_s) - це відношення середньої ринкової ціни КТЗ, знятого з виробництва, до середньої ринкової ціни аналогічного КТЗ з базовою комплектністю, що випускається на дату виконання оцінки.

Показник K_s застосовується для визначення вартості КТЗ і не може використовуватись для визначення вартості його окремих складників.

Значення K_s для окремих КТЗ визначаються за рекомендаціями, наведеними у довіднику, за даними якого обчислюється вартість відповідного КТЗ.

7.8. Величина процентного показника ринкової вартості КТЗ, що був у користуванні, є змінною залежно від строку експлуатації розрахунковою процентною складовою вартості і визначається за таким співвідношенням

$$\frac{G}{G_k} \cdot 100\% \quad (5)$$

Якщо визначити показник G за цим співвідношенням неможливо, його значення приймається з відповідних таблиць додатка 5, де G є результатом усереднення розрахункових співвідношень, отриманих порівняльним підходом за формулою (5) для аналогічних КТЗ.

Процентний показник ринкової вартості не може бути менше 4 %, якщо КТЗ перебуває у справному технічному стані.

Показник G не враховує фактичного технічного стану КТЗ і відхилень від його нормативного пробігу.

7.9. Коефіцієнт коригування ринкової вартості КТЗ за величиною пробігу G_k враховує відмінності між фактичним середньорічним та нормативним середньорічним пробігом оцінюваного КТЗ. Значення G_k приймається за рекомендаціями, наведеними в довіднику, за даними якого обчислюється вартість відповідного КТЗ, а у випадку, передбаченому пунктом 7.8, - з відповідної таблиці додатка 5.

Показник G_k не застосовується для причепів, напівпричепів, спеціальних КТЗ, будівельної та сільськогосподарської техніки.

7.10. Якщо в досліджуваного КТЗ пробіг за даними довідкової літератури чи таблиць додатка 5 більше ніж на 50 тисяч км відрізняється від показань технічно справного п'ятизначного одометра, то для подальшого коригування використовується розрахунковий пробіг.

Розрахунковий пробіг визначається як добуток середньорічного нормативного пробігу та строку експлуатації з подальшим коригуванням згідно з показаннями одометра шляхом додавання належної кількості сотень тисяч кілометрів виходячи з того, що різниця між розрахунковим пробігом та добутком між середньорічним нормативним пробігом і строком експлуатації не повинна перевищувати 50 тис. км.

7.11. У разі якщо одометр технічно несправний або встановлено факт його заміни чи втручання, що призвело до зміни показань пробігу КТЗ, у подальших розрахунках слід виходити з нормативного пробігу з врахуванням строку експлуатації оцінюваного КТЗ.

7.12. Для визначення вартості КТЗ, його складників, а також для складання калькуляції відновлювального ремонту у виняткових випадках (за відсутності необхідних довідкових даних) допускається використання відповідних вартісних даних аналогічних КТЗ.

7.12.1. Підбір аналога проводиться за нижченаведеними факторами:

автомобілі вантажні, тягачі: тип кузова (загального призначення чи спеціалізований), вантажність, колісна формула, розташування кабіни і двигуна відносно осей, тип двигуна (бензиновий, дизельний тощо), потужність двигуна, робочий об'єм двигуна, габаритні розміри, комплектність, рік виготовлення;

причепи, напівпричепи: тип кузова за призначенням, вантажність (пасажировмісність), колісна формула, повна маса, корисний об'єм кузова, наявність тенту, матеріал виготовлення кузовних елементів, габаритні розміри, рік виготовлення;

автомобілі легкові, автомобілі легкові позадорожні: тип кузова (седан, універсал тощо), призначення (дорожні, позадорожні), тип двигуна (бензиновий, дизельний тощо), робочий об'єм двигуна, привод тягових коліс (передньоприводні, задньоприводні, повноприводні), тип коробки передач, габаритні розміри, комплектність, кількість дверей, рік виготовлення;

автобуси: призначення (міські, приміські, міжміські та інші за даними виробника), пасажировмісність, довжина, тип двигуна (бензиновий, дизельний тощо), потужність двигуна, робочий об'єм двигуна, комплектність, рік виготовлення;

мототехніка: рік виготовлення, призначення, тип рами, робочий об'єм двигуна, число циліндрів, число тактів двигуна, габаритні розміри;

сільськогосподарська техніка, спеціальний рухомий склад: рік виготовлення, призначення, характеристики спеціального обладнання, базове шасі, тип двигуна, потужність двигуна, робочий об'єм двигуна, габаритні розміри.

7.12.2. Для підбору аналога перевагу слід надавати транспортним засобам того самого виробника (країни-виробника).

Рік виготовлення аналога повинен відрізнятися від року виготовлення оцінюваного КТЗ не більше ніж на 5 років.

Аналог вважається підібраним, якщо відхилення факторів за кожною порівнюваною характеристикою, яка має числовий вираз, не перевищує $\pm 5\%$. Інші функціональні характеристики повинні збігатися.

Якщо відхилення поодиноких факторів за порівнюваними характеристиками, які мають числове вираження, перевищує $\pm 5\%$, довідкова ціна приймається як середнє арифметичне значення декількох найбільш близьких аналогів.

7.13. У разі наявності довідкових цін на КТЗ, що оцінюється, окрім ціни, що відповідає року його виготовлення, а також відсутності даних про його ціну як нового КТЗ, використовуються відповідні наявні дані щодо аналогічного КТЗ, підбраного відповідно до вимог підпунктів 7.12.1, 7.12.2 пункту 7.12 цієї Методики.

У цьому випадку значення Сд для КТЗ, що оцінюється, може бути отримано із співвідношення

$$\boxed{\times}$$

(6)

де: $C_{\text{д}}$ - довідкова ціна КТЗ тієї самої модифікації, що і оцінюваного, з роком виготовлення, максимально наближеним до року виготовлення оцінюваного КТЗ

$C_{\text{д}}$ - довідкова ціна аналогічного КТЗ відповідного року виготовлення;

$C_{\text{д}}$ - довідкова ціна аналогічного КТЗ того самого року виготовлення, що й оцінюваний.

7.14. У разі відсутності даних щодо ціни нового КТЗ, неможливості її отримання у спосіб, передбачений у пункті 7.35 цієї Методики, значення Цн визначається із співвідношення

$$\frac{C_{\text{д}}}{C_{\text{н}}}, \quad (7)$$

де: $C_{\text{н}}$ - ціна нового КТЗ, що оцінюється, у країні придбання чи провідній країні-експортері;

$C_{\text{на}}$ - ціна нового аналогічного КТЗ, підбраного відповідно до вимог підпунктів 7.12.1, 7.12.2 пункту 7.12 цієї Методики, у країні придбання чи провідній країні-експортері;

$C_{\text{н}}$, $C_{\text{на}}$ - ціна в Україні нового КТЗ, що оцінюється, та аналогічного.

7.15. Ліквідаційна вартість КТЗ ($C_{\text{л}}$), його складників обумовлена обмеженим строком їх реалізації внаслідок примусового продажу і визначається за такою формулою

$$C_{\text{л}} = C \cdot K_{\text{л}}, \quad (8)$$

де $K_{\text{л}} = 0,8 \dots 0,95$, коефіцієнт ліквідності.

Зазначений коефіцієнт ураховує такі обставини: обмеження в організації маркетингових досліджень, проведення реалізації в короткий термін у примусовому порядку та відсутність передпродажної підготовки КТЗ.

Ліквідаційна вартість не враховує витрат, що супроводжують продаж, зокрема комісійні збори.

7.16. Ринкова вартість технічно несправного, розукомплектованого КТЗ (зокрема КТЗ, що ввозиться на митну територію України) не може бути меншою за вартість металобрухту складників, що залишилися, з урахуванням витрат на його утилізацію.

7.17. Якщо вартість відновлювального ремонту, з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу складників розукомплектованого або аварійно пошкодженого КТЗ, перевищує його ринкову вартість без зазначених пошкоджень, то ринкова вартість такого КТЗ не розраховується. Відновлення такого КТЗ за принципом внеску є економічно недоцільним.

У цьому випадку може бути визначена вартість утилізації КТЗ.

7.18. Вартість утилізації КТЗ визначається як сума ринкової вартості технічно справних складників та вартості металобрухту складників, які залишилися.

7.19. У разі наявності даних щодо продажу аналогічного КТЗ у такому самому технічному стані за вартість утилізації КТЗ, що оцінюється, може прийматися ціна продажу зазначеного аналогічного КТЗ.

7.20. Вартість технічно справних складників визначається на підставі результатів їх діагностування на спеціалізованому для даної моделі КТЗ підприємстві автосервісу, а у разі необхідності - дефектування.

7.21. Вартість технічно справних складників визначається відповідно до вимог пункту 7.36 та підпунктів 8.5.10 - 8.5.12 пункту 8.5 цієї Методики з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу та з відніманням вартості робіт з їх демонтажу, діагностування, дефектування, витрат, пов'язаних з їх продажем у регіоні (складські, транспортні, торговельні витрати та інше), суми податків, зборів, інших обов'язкових платежів та прибутку, що очікується від реалізації складників на вторинному ринку. Зазначені витрати, окрім вартості робіт з демонтажу, діагностування, дефектування складників, мають бути задані як вихідні дані замовника оцінки або визначені залученими до оцінки фахівцями у галузі економіки.

7.22. До складників, що підлягають оцінці, у разі визначення утилізаційної вартості КТЗ, не включають ті, демонтажу яких потребує робіт, пов'язаних із застосуванням газополуменевого чи електродугового різання, а також такі складники, що впливають на безпеку руху та не підлягають повторному використанню:

- а) подушки пневматичні з піротехнічними активаторами, елементи системи їх електричного контролю і датчики цієї системи;
- б) гальмові колодки і накладки гальмових систем;
- в) трубопроводи і ущільнювальні системи;
- г) глушники випускної системи;
- г) шарніри системи кермування і підвіски;
- д) крісла, зінтегровані з ременями безпеки чи пневматичними подушками;
- е) складники системи блокування керма;
- е) складники системи знерухомлення КТЗ, виконані разом з передавально-приймальними пристроями електричного управління;
- ж) обладнання проти викрадання КТЗ і тривожної сигналізації;

- з) електричні і електронні елементи систем забезпечення руху - антиблокувальної (ABS), протибуксувальної (ASR);
- и) трубопроводи паливної системи;
- і) періодично замінювані фільтри і фільтрувальні елементи;
- ї) клапани системи рециркуляції газових викидів;
- й) складники установки живлення двигунів газовим паливом;
- к) автоматичні і неавтоматичні з'єднання ременів безпеки разом з частинами ременів, виконаних разом з пряжками, механізмом для звільнення від ременів, піротехнічними і механічними активаторами, електронні системи автоматичного натягу ременів безпеки;
- л) щітки склоочисників;
- м) експлуатаційні рідини, зокрема: моторні оливи, трансмісійні оливи, оливи гідравлічних приводів і систем, охолоджувальна рідина, холодоагенти, рідини гальмових та кліматизаційних систем;
- н) каталітичні конвертори (каталізатори);
- о) кріпильні складники, якщо інше не зазначено в офіційній інформації виробника;
- п) окремі складники, що мають використовуватися комплектно: амортизатори, комплекти стояків (амортизатор з пружиною) підвіски у разі їх розташування на КТЗ попарно - з обох боків однієї осі, моста; окремі замки дверей, капота, кришки багажника, а також деталі селективного поєднання складальних одиниць.

7.23. Якщо ринкова вартість технічно справних складників менша за суму вартості робіт з їх демонтажу та витрат, пов'язаних з їх продажем у регіоні, то вартість оцінюваного КТЗ дорівнює вартості металобрухту складників, що залишилися, з урахуванням витрат на утилізацію.

7.24. У разі перевищення витрат на утилізацію КТЗ над вартістю металобрухту складників, що залишилися, ці обставини зазначаються у висновку про вартість КТЗ.

7.25. Додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складників визначається за формулою

$$C_{\text{ооо}} = C_{B1} \pm C_{B2} - (C_{\text{фз}} + \text{ВТВ}) , \quad (9)$$

де: C_{B1} - величина збільшення вартості КТЗ у разі оновлення його складників, грн;

C_{B2} - величина коригування вартості КТЗ залежно від його комплектності, грн;

$C_{\text{прз}}$ - вартість відновлювального ремонту з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу КТЗ, розрахованого відповідно до вимог пункту 8.2, грн;

$ВТВ$ - величина втрати товарної вартості КТЗ, розрахована відповідно до вимог підпункту 8.6.3 пункту 8.6, грн.

7.26. Збільшення вартості КТЗ у разі оновлення його складників визначається за формулою

$$\left[\begin{array}{c} \times \\ \hline \end{array} \right], \quad (10)$$

де: Σ - знак суми;

C_{c_i} - ціна нової і-тої заміненої складової частини, грн;

Γ_i - показник середньої ринкової вартості і-тої складової частини на дату оцінки, %;

n - число замічених складових частин.

7.27. Визначення процентного показника ринкової вартості окремих складників (за винятком пневматичних шин і акумуляторних батарей) здійснюється у спосіб, передбачений для визначення процентного показника ринкової вартості відповідного КТЗ згідно з пунктом 7.8.

7.28. Збільшення вартості КТЗ у разі заміни його кузова на новий провадиться відповідно до вимог пункту 3 таблиці 4.1 (додаток 4).

7.29. Вплив комплектності КТЗ на його вартість обумовлений наявністю або відсутністю складників відповідно до специфікації виробника КТЗ і визначається коригуванням величини C_d на підставі інформації з довідкової літератури, зокрема передбаченої додатком 8, яка є джерелом визначення середньої ринкової ціни самого КТЗ.

7.30. У разі відсутності в довідковій літературі зазначеної інформації величина коригування вартості КТЗ залежно від наявності або відсутності додаткового обладнання (опцій) вираховується за формулою

$$\left[\begin{array}{c} \times \\ \hline \end{array} \right], \quad (11)$$

де: $C_{об}$ - ціна нового обладнання, грн;

T - строк експлуатації в місяцях.

У разі використання цієї формули строк експлуатації має граничне значення - 95 місяців.

7.31. Ціна та строк експлуатації додатково встановленого обладнання повинні бути підтверджені відповідним документом (про гарантійні зобов'язання, довідкою-рахунком тощо).

У разі відсутності документів, що підтверджують строки експлуатації додатково встановленого обладнання, його вартість включається в розрахунок з урахуванням строку експлуатації оцінюваного КТЗ.

7.32. Підставою для збільшення (зменшення) вартості КТЗ унаслідок зміни його технічного стану є відповідне документальне підтвердження факту його відновлювального ремонту, заміни складників або інструментальне дослідження фахівцем, яке проводиться з метою встановлення факту відновлювальних втручань (ремонту).

7.33. У разі відсутності довідкових даних про ціну ідентичних або аналогічних спеціальних, спеціалізованих та переобладнаних КТЗ їх вартість може також визначатися як сума ринкової вартості шасі КТЗ та вартості встановленого обладнання з урахуванням відповідних робіт. Вартість обладнання і ремонтних робіт, пов'язаних з його монтуванням, може бути також визначена методом калькуляції витрат за витратним підходом або методом мультиплікаторів.

7.34. Визначення вартості встановленого обладнання з урахуванням відповідних робіт методом мультиплікаторів здійснюється розрахунком співвідношень вартостей встановленого обладнання аналогічних транспортних засобів з величинами технічного параметра, який обумовлює вартість спеціального або спеціалізованого КТЗ (вантажність, потужність тощо), за формулою

$$\boxed{\times} \quad , \quad (12)$$

де: $C_{\text{обз}}$ - вартість обладнання оцінюваного спеціального або спеціалізованого КТЗ, грн;

N_2 - величина технічного параметра обладнання оцінюваного КТЗ спеціального або спеціалізованого призначення;

u - показник ступеня, який визначається з урахуванням даних про вартість і технічні параметри аналогічних спеціальних або спеціалізованих КТЗ та їх шасі за формулою

$$\boxed{\times} \quad , \quad (13)$$

де: C_1, C_3 - ринкова вартість аналогічних спеціальних або спеціалізованих КТЗ, грн;

$C_{ш}, C_{шв}$ - ринкова вартість шасі аналогічних КТЗ спеціального або спеціалізованого призначення, грн;

N_1, N_3 - величина технічного параметра аналогічних КТЗ спеціального або спеціалізованого призначення.

7.35. У разі відсутності цінових даних КТЗ у довідковій літературі, зокрема зазначеній у додатку 8, а також у разі наявності обставин, зумовлених змінами економічного стану країни, що супроводжуються різкими коливаннями цін на КТЗ, та в інших випадках, коли застосування довідкових даних є неможливим, допускається використання даних обмеженого ринку КТЗ.

У такому випадку інформація про ціни на нові КТЗ чи КТЗ, які були в користуванні, може бути отримана з каталогів, комп'ютерних програм та прайс-листів дилерів виробників і торговельних фірм, а також із спеціалізованих для продажу КТЗ періодичних видань. Використання ресурсів мережі Інтернет допускається з дотриманням вимог підпункту 7.53.5 пункту 7.53 цієї Методики.

Середня ринкова ціна такого КТЗ визначається як середнє арифметичне значення цінових показників, одержаних із зазначених джерел інформації.

У разі використання середньої ринкової ціни пропозиції до продажу КТЗ її необхідно звести коригуванням до ціни продажу, застосовуючи відповідне співвідношення стосовно аналогічних КТЗ із довідників, зокрема передбачених додатком 8.

Коригування вартості КТЗ залежно від пробігу та строку експлуатації здійснюється із застосуванням підбору аналога і відповідно до вимог пунктів 7.8, 7.9 та підпунктів 7.12.1, 7.12.2 пункту 7.12 цієї Методики.

Подальше коригування вартості КТЗ залежно від технічного стану, комплектності, укомплектованості, відновлення й оновлення складових частин тощо здійснюється за формулами (9), (10), (11), а також з врахуванням процента ДЗ додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ залежно від умов догляду, зберігання та експлуатації (таблиця 4.1 додатка 4) та процента додаткового зменшення вартості КТЗ з дефектами кузова, кабіни, рами (таблиця 4.2 додатка 4).

7.36. Ринкова вартість окремої складової частини враховує її комплектність і фактичний технічний стан, умови, у яких вона експлуатувалася (зберігалася), особливості кон'юнктури ринку регіону.

Ринкова вартість складової частини КТЗ з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу визначається за формулою

$$\left[\frac{\text{---}}{\text{---}} \right], \quad (14)$$

де: $C_{сз}$ - вартість складової частини КТЗ з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу, грн;

C_c - ціна нової складової частини, грн;

E_3 - коефіцієнт фізичного зносу.

7.37. Коефіцієнт фізичного зносу E_3 розраховується за формулою

$$\left[\begin{array}{c} \times \\ \\ \\ \end{array} \right] .$$

(15)

7.38. Значення E_3 приймається таким, що дорівнює нулю для нових складників та для складників КТЗ, строк експлуатації яких не перевищує:

5 років - для легкових КТЗ виробництва країн СНД;

7 років - для інших легкових КТЗ;

3 роки - для вантажних КТЗ, причепів, напівпричепів та автобусів виробництва країн СНД;

4 роки - для інших вантажних КТЗ, причепів, напівпричепів та автобусів;

5 років - для мототехніки.

7.39. Винятком стосовно використання зазначених вимог є:

а) якщо КТЗ експлуатуються в інтенсивному режимі (фактичний пробіг щонайменше вдвічі більший за нормативний);

б) якщо складові частини кузова, кабіни, рами відновлювали ремонтом або вони мають корозійні руйнування чи пошкодження у вигляді деформації;

в) якщо КТЗ експлуатувалося в умовах, визначених у пункті 4 таблиці 4.1 додатка 4.

7.40. Якщо під час відновлення були використані нові складники іншої модифікації КТЗ взамін пошкоджених (розукмплектованих), значення процента їх фізичного зносу приймається таким, що дорівнює нулю.

7.41. Значення коефіцієнта фізичного зносу, який підлягає усуненню, не може перевищувати 0,7.

Для складників КТЗ зі строком експлуатації понад 12 років значення E_3 приймається рівним 0,7.

Для КТЗ зі строком експлуатації понад 12 років у випадку виконання капітального ремонту КТЗ впродовж двох років до дати оцінки E_3 підлягає розрахунку за формулою (13) і його значення приймають не менше 0,5.

7.42. Підставою для виконання капітального ремонту КТЗ є:

економічна недоцільність подальшої експлуатації зношеного КТЗ у випадку, коли витрати, пов'язані з необхідністю підтримування КТЗ у технічному стані, що відповідає вимогам безпеки, чи у разі необхідності забезпечення його технічних характеристик, перевищують отримувані від експлуатації КТЗ доходи;

необхідність заміни або відновлення трьох і більше базових складових частин у результаті їх зносу чи експлуатаційних та аварійних пошкоджень;

необхідність повного чи близького до повного розбирання (коли трудомісткість становить не менше 75 % трудомісткості повного розбирання) для виконання ремонту КТЗ чи його складових частин.

7.43. До капітального ремонту також належать операції заміни: рами КТЗ; кабіни вантажного чи вантажопасажирського КТЗ; кузова автобуса; кузова вантажного автомобіля, сконструйованого на базі кузова автобуса; кузова вантажопасажирського КТЗ вагонної компоновки та легкового автомобіля; складників КТЗ спеціалізованого призначення, позначених приміткою 3 в таблиці 3.3 додатка 3; одночасно не менше ніж трьох базових складових частин КТЗ, наведених у таблиці 3.3 додатка 3.

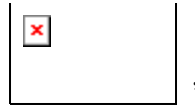
7.44. У разі визначення фізичного зносу окремої складової частини КТЗ, що був у користуванні, коригування його вартості виходячи з комплектності, укомплектованості та ВТВ від попередніх ремонтів не провадиться. Відповідне коригування за формулою (2) не провадиться також у разі відсутності даних про його пробіг, умови експлуатації чи інших факторів, які впливають на вартість.

Для КТЗ, який раніше був у ремонті, фізичний знос складників, що піддавалися заміні (якщо встановлення такої ремонтної дії є можливим), може бути визначений окремо. У цьому випадку коефіцієнт фізичного зносу складової частини, що раніше піддавалася заміні, може розраховуватися із застосуванням формул (15), (2) та значення $C_{в1}$ у формулі (9). В такому випадку значення $C_{в3}$ у формулі (9) щодо витрат на ремонт цієї та інших складових частин не враховуються.

7.45. Якщо укомплектованість оцінюваної складової частини КТЗ не відповідає даним довідника, з якого береться цінова інформація, то вартість відсутніх (або додатково застосованих) деталей віднімається (додається) від (до) його ціни з урахуванням їх фізичного зносу. У цьому разі коефіцієнт фізичного зносу складової частини визначається за формулами (15), (2) без коригування вартості КТЗ залежно від його укомплектованості.

У разі неможливості визначення строку експлуатації відсутніх (або додатково застосованих) деталей фізичний знос приймається рівним фізичному зносу складової частини.

7.46. Коефіцієнт фізичного зносу акумуляторних батарей ($E_{акб}$) визначається за формулою



(16)

де: T_{ϕ} - фактичний строк експлуатації акумуляторної батареї в роках;

T_{cr} - середньостатистичний строк експлуатації акумуляторної батареї до її заміни в роках.

7.47. Середньостатистичний строк експлуатації акумуляторної батареї до її заміни визначається відповідно до Експлуатаційних норм середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.05.2006 N 489, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08.06.2006 за N 695/12569.

Фактичний строк експлуатації акумуляторної батареї визначається від дати її виготовлення згідно з маркуванням до дати оцінки КТЗ.

7.48. Коефіцієнт фізичного зносу пневматичних шин КТЗ (Еш) визначається згідно з даними таблиці 3.4 додатка 3.

Пневматичні шини маркування "Regroovable" розраховані на поглиблення зношеного до граничного значення рисунка протектора на 3 мм. Ресурс шин з поглибленим рисунком протектора відповідно збільшується. Глибина нарізаного рисунка протектора, складена із залишковою висотою рисунка протектора до його поглиблення, утворює сумарну висоту поглибленого рисунка протектора. Коефіцієнт фізичного зносу шини "Regroovable" визначається з урахуванням цієї сумарної висоти за даними таблиці 3.4 додатка 3.

7.49. Для визначення коефіцієнта фізичного зносу пневматичних шин, відновлених методом накладання нового протектора з гарячою вулканізацією, висота протектора (h_0) приймається на рівні:

для легкових автомобілів - 10 мм, для вантажних автомобілів та автобусів - 20 мм.

Вартість пневматичної шини, відновленої шляхом накладання нового протектора з гарячою вулканізацією, становить 30 % від вартості відповідної нової пневматичної шини. Вартість пневматичної шини, відновленої методом холодної вулканізації, перший раз становить 80 % від вартості нової, другий раз - 60 %.

7.50. Шини мотоциклів, моторолерів, мопедів, які були в експлуатації 7 років, та шини інших КТЗ, які були в експлуатації 10 років, мають ринкову вартість, що дорівнює нулю незалежно від ступеня їх зношеності.

Якщо виробником КТЗ чи пневматичної шини в експлуатаційній документації встановлено призначений строк експлуатації, у разі його досягнення шини мають ринкову вартість рівну нулю незалежно від ступеня зношеності їхнього протектора.

7.51. Для пневматичних шин з малою інтенсивністю експлуатації (з середнім місячним пробігом менше однієї тисячі кілометрів) у зв'язку з утратою шинами внаслідок старіння

необхідних характеристик для кожного (наступного за п'ятим, а для мототехніки - за четвертим) року експлуатації ринкова вартість додатково зменшується пропорційно зменшенню норм середнього ресурсу згідно з даними таблиці 3.5 додатка 3.

7.52. Дефекти пневматичних шин (складових частин), наявність яких передбачає їх вилучення з експлуатації, визначаються відповідно до правил експлуатації автомобільних шин.

Додатково втрата вартості пневматичних шин розраховується за наявності таких дефектів:

пошкодження гумового шару покриття робочих поверхонь борта під час монтажу-демонтажу для камерних шин - до 20 %, для безкамерних шин - 100 %;

викришування, відколи, порізи, тріщини, пориви, що не порушують зчїпної здатності ґрунтозачіпок, - до 20 %;

плямиста зношеність протектора - до 25 %;

нерівномірна зношеність протектора, яка локально досягає 50 % граничного значення висоти рисунка протектора, - до 30 %;

механічна зношеність гумового шару покриття боковини на глибину до 1 мм - до 40 %.

7.53. Вартість КТЗ та їх складових частин, що ввозяться на митну територію України, визначається за середніми цінами їх продажу в країні придбання або в провідних країнах-експортерах без врахування витрат на навантаження, вивантаження, перевантаження КТЗ (його складників), вартості транспортування; страхових сум; комісійних та брокерських винагород, інших витрат.

7.53.1. Провідними країнами-експортерами КТЗ є:

Німеччина - для КТЗ європейських і японських виробників;

США - для КТЗ американського ринку автомобілів;

Російська Федерація - для КТЗ виробництва країн СНД.

Під КТЗ виробництва країн СНД слід розуміти ті, що розроблені й виготовлені у країнах СНД та країнах колишнього СРСР. Інші транспортні засоби належать до КТЗ іноземного виробництва.

7.53.2. Визначення вартості КТЗ (їх складників), що ввозяться, здійснюється після встановлення їх типу, моделі, версії, року виготовлення, комплектності, укомплектованості, робочого об'єму двигуна.

7.53.3. Вартість КТЗ, що ввозяться на митну територію України (С₁), визначається за формулами

$$\left[\begin{array}{|c|} \hline \times \\ \hline \end{array} \right],$$

$$\boxed{\times}, \quad (18)$$

де: C_{cp1} - середня ціна КТЗ, що ввозиться на митну територію України, у країні придбання чи в країнах-експортерах.

Середня ціна КТЗ (їхніх складників), що ввозяться на митну територію України, не враховує витрати на доставку їх до митного кордону України, страхування, комісійні і брокерські винагороди та інші витрати;

K_1 - коефіцієнт приведення вартості КТЗ у провідній країні-експортері до його вартості в країні придбання. Для КТЗ, що ввозяться з провідних країн-експортерів - Німеччини, США і Російської Федерації (КТЗ виробництва країн СНД), його значення приймається рівним 1,0.

У разі використання інформації про середню ринкову ціну КТЗ європейських і японських виробників, що ввозяться з країн, які не є провідними країнами-експортерами, значення K_1 приймається на підставі даних таблиці 3.6 додатка 3;

$C_{дл}$ - ціна КТЗ, що був у користуванні, відповідного строку експлуатації згідно з довідковою літературою, що відображає ціни КТЗ у країні придбання або в провідних країнах-експортерах.

7.53.4. Середня ціна автобусів, КТЗ спеціального та спеціалізованого призначення, причепів і напівпричепів, будівельної, сільськогосподарської техніки, що ввозиться на митну територію України, може також бути визначена за формулою

$$\boxed{\times}, \quad (19)$$

де $C_{н}$ - ціна нового КТЗ у країні придбання або в провідних країнах-експортерах за довідковою літературою.

7.53.5. Значення $C_{дл}$ або $C_{н}$ для КТЗ, що ввозяться на митну територію України, наведені в довідковій літературі, зокрема в додатку 8 до цієї Методики. Для визначення $C_{дл}$ або $C_{н}$ допускається використання ресурсів мережі Інтернет.

Довідкові дані, які використовуються під час оцінки й отримані з ресурсів мережі Інтернет, повинні бути роздруковані із зазначенням дати отримання інформації і

абсолютної URL-адреси і включені у звіт (акт) про оцінку або у висновок експерта (експертного дослідження).

Для вибору значення $C_{дл}$ з довідкової літератури слід брати до уваги вихідні дані значень, що відповідають ціні КТЗ на момент прийняття їх на реалізацію спеціалізованими підприємствами в країні придбання або в провідних країнах-експортерах. Таке значення є мінімально можливим для даного КТЗ.

7.53.6. Якщо КТЗ ввозиться з країни, яка не є провідною країною-експортером, то найбільш пріоритетним є використання довідкових даних, що відображають ринкову ціну цього КТЗ у країні його придбання. У цьому разі значення K_1 приймається рівним 1,0, а значення процента Γ_k приймається за інформацією довідників, які відображають ринкову ціну КТЗ у даній країні. Якщо в довідковій літературі країни придбання відсутні дані для коригування ціни КТЗ залежно від пробігу, то коригування здійснюється за даними, наведеними в додатку 5 та в таблиці 6.2 додатка 6 або в іншій довідковій літературі, зокрема в довіднику "Бюлетень автотоварознавця" (періодичний довідник).

Аналогічний підхід застосовується і в тому разі, якщо з провідної країни-експортера вивозиться КТЗ, який не є характерним для її експорту (наприклад, у разі ввезення з Російської Федерації на митну територію України автомобілів західноєвропейського виробництва).

7.53.7. Значення Γ КТЗ, що були в користуванні і ввозяться на митну територію України, визначається за формулою (5), а для КТЗ, зазначених у підпункті 7.53.4 пункту 7.53, - за даними таблиці 6.1 додатка 6.

7.53.8. Коригування вартості КТЗ залежно від комплектності, умов догляду, зберігання та використання, відновлення і оновлення складників здійснюється за інформацією довідників, які відображають ринкову ціну КТЗ у відповідній країні.

У разі якщо в довідковій літературі країни придбання відсутні дані щодо коригування ціни КТЗ, то з метою забезпечення єдиного підходу до оцінки КТЗ, що ввозяться на митну територію України, коригування їхньої вартості залежно від технічного стану, комплектності, укомплектованості, відновлення і оновлення складників здійснюється за формулами (9), (10), (11) незалежно від країни придбання. Коригування вартості КТЗ залежно від умов догляду, зберігання та використання тощо здійснюється за даними, наведеними в додатку 4.

Коригування вартості КТЗ, що ввозяться на митну територію України, унаслідок його пофарбування в кольори, що не користуються попитом, не проводиться.

Сумарне значення процента додаткового зменшення вартості КТЗ з дефектами кузова, які визначаються за даними таблиці 4.2 додатка 4, не повинно перевищувати 15 %.

7.53.9. Підставою для зниження вартості КТЗ унаслідок його аварійних пошкоджень або розукомплектування є обов'язкове підтвердження цього факту в супровідних документах на момент перетину митного кордону України (в декларації, документах на придбання КТЗ або в довідці поліції про дорожньо-транспортну пригоду під час переміщення КТЗ до митного кордону України) та в акті про проведення митного огляду.

Якщо проводиться експертне дослідження (експертиза) пошкодженого КТЗ, наявність фотографій обов'язкова.

7.53.10. Визначення вартості відновлювального ремонту для КТЗ, що ввозяться на митну територію України, має такі особливості:

нормативи трудомісткості заміни пошкоджених деталей і їх пофарбування приймаються за даними виробника КТЗ, а ремонту - за даними, наведеними в додатку 7;

нормативи трудомісткості з усунення перекосів кузова КТЗ іноземного виробництва приймаються за аналогом з КТЗ виробництва країн СНД (якщо інше не визначено в нормативних, технологічних документах);

надбавки на ремонтні роботи, передбачені підпунктом 8.5.5 цієї Методики, залежно від строку експлуатації КТЗ не нараховуються;

вартість матеріалів для ремонту приймається за даними виробника КТЗ, виробника лакофарбових та інших матеріалів або відповідно до підпункту 8.5.9 пункту 8.5 цієї Методики;

рекомендована вартість однієї нормо-години ремонтних робіт для КТЗ, які ввозять на митну територію України, визначається за даними таблиці 6.3 додатка 6.

7.53.11. Вартість складників КТЗ, які ввозяться на митну територію України, визначається за формулами (14), (15) відповідно до цін на нові складові частини та вартісні значення КТЗ у країні придбання або в провідних країнах-експортерах, з урахуванням вимог пунктів 7.36 - 7.41, 7.44, 7.45 та підпункту 7.53.3 пункту 7.53 цієї Методики.

7.53.12. За вартість нової складової частини приймається її ціна у дилера виробника КТЗ, а також з комп'ютерних програмних продуктів, за даними виробників КТЗ і довідкової літератури, зокрема наведеної в додатку 8, та з ресурсів мережі Інтернет з дотриманням вимог підпункту 7.53.5 пункту 7.53 цієї Методики.

Якщо ціна складника, що декларується, невідома, допускається прийняття ціни складника аналогічного КТЗ відповідно до пункту 7.12 цієї Методики.

7.53.13. Під час визначення вартості кузова КТЗ, що ввозиться на митну територію України, враховується той факт, що виробники КТЗ зарубіжних країн (крім СНД) постачають як самостійну складову частину лише несучу частину кузова (каркас) без дверей, капота, кришки багажника, знімних крил, оббивки, обладнання та інших складників, що кріпляться до кузова.

Винятки з цього правила зазначаються у нормативно-технічних актах виробника та у довідковій літературі, посилання на яку експертом (оцінювачем) є обов'язковим.

Якщо для митного оформлення представлено кузов КТЗ іноземного виробництва з деякими деталями і складальними одиницями, то його вартість, з урахуванням вимог підпункту 7.53.11 пункту 7.53 цієї Методики, визначається за формулою

$$\left[\frac{\times}{\quad} \right], \quad (20)$$

де: $C_{нд}$ - вартість нового кузова зі складальними одиницями, що ввозиться на митну територію України, в країні придбання або в провідних країнах-експортерах;

C_n - ціна нового кузова, що ввозиться на митну територію України, в країні придбання або в провідних країнах-експортерах;

$C_{ск}$ - вартість складників, встановлених на кузов, у країні придбання або в провідних країнах-експортерах.

Кузови КТЗ виробництва країн СНД оцінюються відповідно до їхньої фактичної комплектності, яка визначена виробником, з урахуванням цін його дилерів.

7.53.14. У разі визначення фізичного зносу кузова, що ввозиться на митну територію України, за формулою (15) коригування значення C здійснюється тільки за ознаками наявності або відсутності на ньому корозійних пошкоджень і факту відновлювального ремонту.

У разі визначення фізичного зносу двигуна, що ввозиться на митну територію України, за формулою (15) коригування значення C здійснюється тільки за ознаками, що свідчать про потребу його ремонту.

VIII. Визначення вартості матеріального збитку, завданого власнику КТЗ

8.1. Для визначення вартості матеріального збитку, завданого власнику КТЗ, застосовуються витратний підхід і метод калькуляції вартості відновлювального ремонту.

8.2. Вартість матеріального збитку ($У$), завданого власнику КТЗ, визначається такою, що дорівнює ринковій вартості КТЗ на момент пошкодження за наявності однієї з нижчезазначених умов:

а) якщо, незважаючи на принципи внеску та найбільш ефективного використання, вартість відновлювального ремонту КТЗ не менша за його ринкову вартість,

$$C_{вр} \geq C \quad , \quad (21)$$

де $C_{вр}$ - вартість відновлювального ремонту, грн;

б) якщо сума вартості відновлювального ремонту з урахуванням значення коефіцієнта фізичного зносу КТЗ і втрати товарної вартості не менша за ринкову вартість КТЗ за умови, що $C_{вр} \leq C$,

$$C_{врз} + ВТВ \geq C \quad , \quad (22)$$

$$\left[\times \right] , \quad (23)$$

де: C_p - вартість ремонтно-відновлювальних робіт, грн;

C_m - вартість необхідних для ремонту матеріалів, грн;

C_c - вартість нових складників, що підлягають заміні під час ремонту, грн;

$ВТВ$ - величина втрати товарної вартості;

в) якщо неможливо відновити КТЗ відповідно до технічних вимог виробника.

8.3. В інших випадках вартість матеріального збитку визначається як сума вартості відновлювального ремонту з урахуванням значення коефіцієнта фізичного зносу складників КТЗ ($C_{врз}$) та величини ВТВ за формулою

$$\left[\times \right] . \quad (24)$$

8.4. До вартості матеріального збитку, який визначається під час оцінки, не включаються витрати власника КТЗ, пов'язані з транспортуванням, зберіганням КТЗ, оплатою за експертні дослідження, поштовими витратами, з викликом сторін для технічного огляду КТЗ та іншими витратами.

8.5. Калькуляція вартості відновлювального ремонту складається за результатами технічного огляду КТЗ.

Якщо КТЗ на момент технічного огляду відновлено повністю або частково, то калькуляція відновлювального ремонту не складається, а надається повідомлення замовнику оцінки про неможливість проведення дослідження.

8.5.1. Умови щодо визначення вартості в відновлювального ремонту без технічного огляду КТЗ зазначені в пункті 5.1 цієї Методики.

У зазначених у пункті 5.1 цієї Методики випадках орган (посадова особа), що здійснює судове чи досудове слідство, визначають обсяги ремонтних робіт з відновлення КТЗ або характер і обсяг його пошкоджень.

8.5.2. Вартість відновлювального ремонту визначається за формулою

$$C_{вр} = C_p + C_m + C_c . \quad (25)$$

8.5.3. Вартість ремонтно-відновлювальних робіт C_p може визначатися як добуток від трудомісткості ремонту в нормо-годинах і вартості нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт регіональної.

Визначення необхідних ремонтних операцій, а також трудомісткості ремонту приймається на підставі нормативних документів виробника КТЗ або розроблених на замовлення (за участю) виробника КТЗ. У разі відсутності даних виробника про застосування конкретних ремонтних операцій слід керуватися вимогами державних стандартів України, галузевих стандартів України та міжнародних стандартів, галузевих стандартів і технічних умов СРСР та УРСР, інших нормативних документів, чинних в Україні.

Рішення про заміну складових частин КТЗ приймається у разі неможливості їх відновлення відповідно до технічних вимог або в разі економічної недоцільності їх відновлення (ремонт).

Для визначення вартості ремонтно-відновлювальних робіт кузовних складників легкових КТЗ іноземного виробництва, а також кузовів (кабін), рам вантажівок, автобусів, причепів, металевих складників мототехніки допускається використання оціночної трудомісткості відновлювального ремонту складових частин кузовів, кабін та рам КТЗ (додаток 7).

Трудомісткість усунення перекосів кузова КТЗ іноземного виробництва приймається за аналогічним КТЗ виробництва країн СНД, якщо інше не передбачено нормативними документами, зазначеними вище.

8.5.4. Для оцінки трудомісткості робіт із розбирання-складання слід виходити з такого співвідношення трудовитрат: трудомісткість розбирання - 30 %, трудомісткість складання - 70 % від повного обсягу робіт.

8.5.5. До нормативів трудомісткості на роботи з ремонту (за винятком операцій з пофарбування, механічної обробки, прибирання, миття та регулювально-діагностичних операцій) КТЗ виробництва країн СНД передбачаються надбавки залежно від строку їх експлуатації:

5 - 8 років - 10 %;

понад 8 років - 20 %.

8.5.6. У разі документального підтвердження відновлення КТЗ чи його складової частини на спеціалізованому для даної моделі КТЗ підприємстві розрахунки вартості ремонтно-відновлювальних робіт проводяться на підставі вартості однієї нормо-години ремонтних робіт цього підприємства.

Якщо документальне підтвердження відновлення КТЗ на спеціалізованому для даної моделі КТЗ підприємстві відсутнє або на підприємстві не застосовуються норми праці у нормо-годинах ремонтно-відновлювальних робіт, то використовується вартість однієї нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт регіональна за даними довідкової літератури, зокрема довідника "Бюлетень автотоварознавця" (періодичний довідник).

Прийнята вартість однієї нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт не повинна бути більша, ніж відповідна вартість на спеціалізованому для даної моделі КТЗ підприємстві.

8.5.7. Для визначення обсягу робіт з пофарбування слід виходити з необхідності цілісного (якщо інше не передбачено технологією виробника КТЗ чи виробника лакофарбових матеріалів) пофарбування усіх заміненних або відновлених складників, а також тих, які стикаються з ними, якщо внаслідок згаданих операцій їхня поверхня пошкоджується.

8.5.8. Якщо пофарбуванню підлягає не менш як 50 % поверхні КТЗ залежно від обсягу і характеру пошкоджень, то до розрахунку вартості робіт з пофарбування включається або повне пофарбування зовнішніх і внутрішніх поверхонь кузова, або пофарбування тільки зовнішньої поверхні.

8.5.9. Кількість та вартість необхідних для ремонту матеріалів визначаються за інформацією довідкової літератури та комп'ютерних програм, розроблених за даними виробника КТЗ або за даними виробника лакофарбових (основних) і допоміжних матеріалів (додаток 8).

У разі відсутності довідкової бази, яка регламентує кількість та вартість матеріалів для пофарбування, антикорозійної і протишумової обробки кузова (кабіни), вартість матеріалів для виконання лакофарбового покриття визначається залежно від вартості робіт з пофарбування за такими відсотками:

60 % - 70 % - у разі покриття меламіноалкідними емалями;

100 % - 110 % - у разі покриття емалями з ефектом "металік";

120 % - 130 % - у разі покриття емалями з ефектом "перламутр".

Вартість матеріалів для захисту кузова від корозії дорівнює 40 % - 50 % від вартості робіт з відповідної обробки кузова.

8.5.10. Дані про вартість складових частин КТЗ, які підлягають заміні, беруть відповідно до додатка 8, інформаційного забезпечення від виробника КТЗ, а також інших джерел, які містять у собі необхідну інформацію щодо оригінальних складників.

8.5.11. До оригінальних складових частин належать:

складові, які поставляє виробник КТЗ до своєї сервісної мережі пунктів технічного обслуговування та гарантійного ремонту або уповноважених ним суб'єктів підприємницької діяльності;

складові, які поставляє виробник складових частин виробнику КТЗ, який їх продає, зокрема своїм дистриб'юторам;

складові, які не поставляють відповідному виробнику КТЗ, проте виготовляють згідно з технічними умовами і виробничими стандартами виробника КТЗ.

Пріоритетними є дані про вартість складових частин, які поставляє виробник КТЗ у мережу своїх офіційних дилерів у регіоні.

8.5.12. Вартість складових частин КТЗ за даними іноземних джерел інформації, зокрема зазначених у додатку 8, коригується з урахуванням ввізного мита (якщо КТЗ виготовлено за межами України), податків, зборів і інших обов'язкових платежів.

Коефіцієнт коригування вартості складових частин, матеріалів, що застосовується до ціни дилерів у провідних країнах-експортерах КТЗ, розраховується на дату оцінки за таким алгоритмом. Складові частини поділяються на групи (кузовні складники та оперення; складники зі скла та пластмас; складники внутрішньої оббивки салону; вузли та агрегати; шини пневматичні). Для кожної групи розраховується коефіцієнт коригування вартості як співвідношення відомої ціни складової частини в Україні до ціни дилерів у провідній країні-експортері КТЗ. За наявності декількох складових частин у групі розраховується середнє арифметичне значення коефіцієнта.

У разі неможливості розрахунку коефіцієнта коригування вартості складових частин, матеріалів за наведеним алгоритмом його значення приймається за рекомендаціями в довідковій літературі, зокрема в довіднику "Бюлетень автотоварознавця" (періодичний довідник).

8.5.13. Якщо виявити дефекти на прихованих частинах складників неможливо при візуальному методі обстеження КТЗ, визначення обсягів відновлювальних робіт пошкодженого КТЗ (наприклад, трансмісії чи силового агрегата, які знаходяться у зоні аварійного пошкодження, а також на малодоступних для огляду елементах кузова автомобіля), то всі припущення щодо прихованих пошкоджень фіксуються фахівцем у дослідженні. Роботи по усуненню цих пошкоджень не включаються до вартості відновлювального ремонту до підтвердження необхідності виконання ремонтних робіт.

У разі підозри щодо наявності прихованих дефектів складників, які містяться в зоні аварійного пошкодження КТЗ, до вартості відновлювального ремонту можуть бути включені витрати на їх дефектування (демонтавання, розбирання тощо).

8.5.14. До вартості матеріалів включається вартість кріпильних деталей в обсязі до 2 % загальної вартості замінюваних складників, що мають такі деталі.

8.5.15. У разі відсутності технологічної документації з ремонту або нормативної документації щодо трудомісткості ремонту певного типу КТЗ, зокрема автобуса, причепа, напівпричепа, КТЗ спеціального чи спеціалізованого призначення, вартість відновлювального ремонту такого КТЗ може визначатися за фактичними витратами ремонтного підприємства з подальшим коригуванням вартості складників на величину коефіцієнта фізичного зносу.

Калькуляція ремонтного підприємства може бути скоригована лише в частині зносу та вартості оригінальних складників, вартості матеріалів (у тому числі і лакофарбових) з врахуванням вимог цієї Методики, інших об'єктивних даних щодо виконання ремонту відповідно до принципу заміщення.

8.6. Величина ВТВ характеризує фізичний знос, який виникає у разі пошкодження КТЗ і відповідного ремонту унаслідок передчасного погіршення товарного (зовнішнього) вигляду, а також унаслідок зниження міцності чи довговічності окремих елементів складових частин, захисних властивостей покриттів або застосування для ремонту складових частин, які були в ужитку чи в ремонті.

8.6.1. Величина ВТВ нараховується у разі потреби проведення ремонтних робіт з відновлення пошкоджених складових частин усіх типів КТЗ.

8.6.2. Величина ВТВ КТЗ не нараховується:

а) якщо строк експлуатації легкових автомобілів перевищує 5 років для КТЗ виробництва країн СНД, 7 років - для інших КТЗ;

б) якщо легкові автомобілі експлуатуються в інтенсивному режимі (фактичний пробіг щонайменше вдвічі більший за нормативний), а строк експлуатації перевищує:

3,5 роки - для КТЗ виробництва країн СНД;

5 років - для інших КТЗ;

в) якщо строк експлуатації вантажних КТЗ, причепів, напівпричепів та автобусів перевищує 3 роки для КТЗ виробництва країн СНД та 4 роки - для інших КТЗ;

г) якщо строк експлуатації мототехніки перевищує 5 років;

г) у разі заміни кузова до оцінюваних пошкоджень;

д) якщо КТЗ раніше був аварійно пошкоджений або є корозійні руйнування;

е) у разі заміни окремих складників, що не потребують пофарбування та не погіршують зовнішній вигляд КТЗ (скло, фари, бампери, декоративні накладки, пневматичні шини, зовнішня і внутрішня фурнітура тощо).

Якщо, крім зазначених складників, пошкоджені складові кузова та оперення, розрахунок величини ВТВ повинен ураховувати всі пошкодження складників у комплексі;

є) якщо КТЗ був виданий громадянину безкоштовно через органи соціального захисту населення (крім випадків, коли нарахування ВТВ здійснюється за завданням особи або органу, які призначили експертизу);

ж) у разі визначення коефіцієнта фізичного зносу для його складників відповідно до вимог пункту 7.44 цієї Методики;

з) якщо КТЗ раніше був перефарбований зовні.

8.6.3. Розрахунок величини ВТВ здійснюється за формулою

$$\left[\frac{C}{A} \cdot X \right], \quad (26)$$

де: X - коефіцієнт втрати товарної вартості, який визначається згідно з додатком 9 за співвідношеннями A і B ;

C - ринкова вартість подібного непошкодженого КТЗ, грн.

Відношення вартості відновлювального ремонту до ринкової вартості КТЗ (A) визначається за формулою



(27)

Якщо відношення A має значення до $0,03$, величина ВТВ прирівнюється до вартості відновлювального ремонту.

Відношення вартості ремонтних робіт до сумарної вартості заміненіх складників КТЗ і матеріалів (B) визначається за формулою



(28)

де: C_p - вартість ремонтно-відновлювальних робіт, грн;

C_c - вартість складників, необхідних для заміни під час ремонту, грн;

C_m - вартість необхідних для ремонту матеріалів, грн.

**Начальник управління експертного
забезпечення правосуддя
Міністерства юстиції України**

Л. М. Головченко

**Директор Департаменту
оціночної діяльності
Фонду державного майна України**

В. В. Зеленський

Додаток 1
до Методики товарознавчої експертизи
та оцінки колісних транспортних
засобів

**ЗРАЗОК ВИСНОВКУ ЕКСПЕРТНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ З ОЦІНКИ КТЗ
ДЛЯ ВИЗНАЧЕННЯ ОБОВ'ЯЗКОВИХ ЗБОРІВ ДО ПЕНСІЙНОГО
ФОНДУ УКРАЇНИ**

Дані про суб'єкт, що здійснює оцінку

ВИСНОВОК

N _____

експертного автотоварознавчого дослідження з оцінки транспортного засобу

Складений _____

(дата)

_____ до _____ надійшла заява від гр. Рогожинської І. О.
(дата) (найменування юридичної особи, що здійснює оцінку)
щодо визначення ринкової вартості колісного транспортного засобу (далі - КТЗ).

Оцінка виконана	Галенком Андрієм Володимировичем
N свідоцтва судового експерта і власні дані експерта (спеціаліста)	264 від 27 грудня 2002 року, видане Міністерством юстиції України; має вищу технічну освіту, кваліфікацію судового експерта-автотоварознавця, стаж експертної діяльності судового експерта з 2002 року
N посвідчення і власні дані оцінювача	МФ N 2618 від 11 грудня 2004 року, видане Фондом державного майна України і колективним підприємством "Інформаційно-консультаційний центр" (Українське товариство оцінювачів), свідоцтво Фонду державного майна України про реєстрацію в Державному реєстрі оцінювачів від 9 березня 2005 року N 2400. Кваліфікація за напрямом "Оцінка об'єктів у матеріальній формі" і спеціалізацією "Оцінка дорожніх транспортних засобів"
Належність до саморегулювальної організації оцінювачів	Член Союзу експертів України

Нормативно-правові акти та довідкові джерела інформації, використані під час дослідження:

1. Методика товарознавчої експертизи та оцінки колісних транспортних засобів, затверджена наказом Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.2003 N 142/5/2092, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 24.11.2003 за N 1074/8395 (у редакції наказу Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.07.2009 N 1335/5/1159) (далі - Методика).
2. Національний стандарт N 1 "Загальні принципи оцінки майна та майнових прав", затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2003 року N 1440.

3. "БЮЛЕТЕНЬ АВТОТОВАРОЗНАВЦЯ". Періодичний довідник. Випуск N __. Міністерство юстиції України, Донецький науково-дослідний інститут судових експертиз, Інформаційно обчислювальний центр Союзу експертів України, Донецьк, 20__ р.-/____ с.

4. Комп'ютерна програма "Auto VIN". Науково-дослідне бюро судових експертиз "Сантодор", Київ, 20__ р.

5. Комп'ютерна програма "Каталог двигунів". Донецький науково-дослідний інститут судових експертиз, Інформаційно обчислювальний центр Союзу експертів України, Донецьк, 20__ р.

ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою цього дослідження є визначення ринкової вартості (база оцінки) колісних транспортних засобів (далі - КТЗ).

Визначення термінів, що застосовуються в цьому дослідженні, а також підходів, методів та принципів, що використовуються під час оцінки КТЗ, наведено в нормативно-правових актах з питань оцінки майна.

Технічним оглядом КТЗ, дослідженням наданих реєстраційних документів встановлено:

Тип КТЗ	легковий седан
Марка, модель, модифікація КТЗ	Toyota Corolla XLi, дв. 1.3і, 4 дв., 5MT (E10)
Ідентифікаційний номер (VIN)	JT153EEA100276750
Реєстраційний номер	АН 5735 АА
Робочий об'єм двигуна, см ³	1332
Рік випуску (згідно зі свідоцтвом про реєстрацію)	1997
Свідоцтво про реєстрацію	ЯНВ N 362362
Дата видачі свідоцтва про реєстрацію	3 січня 1997 року
Прийнята дата виготовлення КТЗ	3 січня 1997 року
Дата оцінки	3 січня 2007 року
Колір КТЗ	синій
Власник	Рогожинська Ірина Олександрівна
Дата огляду	3 січня 2007 року

Рік виготовлення КТЗ визначено з урахуванням даних ідентифікаційного номера та дати видачі реєстраційних документів відповідно до вимог розділів 1, 4 Методики. Робочий об'єм двигуна КТЗ визначено згідно з даними виробника про модель двигуна.

Обмеження щодо достовірності дослідження

Висновки цього дослідження є достовірними за таких умов:

ідентифікаційний номер КТЗ та номер двигуна, що містить інформацію, яка необхідна для ідентифікації КТЗ, а також дані, що зазначені у свідоцтві про реєстрацію КТЗ, є достовірними. Підтвердження автентичності номерів та технічних документів - це виняткове право криміналістичної експертизи, що не поширюється на компетенцію спеціаліста з оцінки КТЗ;

показання одометра (лічильника пробігу) КТЗ відповідають його дійсному пробігу, а одометр не піддавався впливу з метою фальсифікації його показів.

Визначення ринкової вартості дорожнього транспортного засобу

На основі зовнішнього візуального огляду транспортного засобу встановлені такі чинники, що використовуються у розрахунку вартості та зведені у таблиці 1:

Таблиця 1

Параметр	Показник	Підтверджувальний документ	
Загальний технічний стан	КТЗ на ходу та його технічний стан відповідає терміну експлуатації і пробігу	Фото N 1 Загальний вигляд КТЗ	
Комплектність	базова	-	
Додатково встановлене обладнання	відсутнє	-	
Оновлені складові	відсутні	-	
Покази одометра, км	131589	Фото N 2. Покази одометра	
Фактори, що впливають на процент зниження вартості КТЗ			
Назва	Нормативний процент коригування вартості КТЗ	Прийнятий процент коригування вартості КТЗ	Підтверджувальний документ
КТЗ експлуатувався в режимі таксі	10,0	10,0	Додаток 2. Довідка з підприємства
КТЗ має сліди відновлювального ремонту двох складників кузова	4,0	4,0	Фото N 3 Крило переднє праве, капот
КТЗ має складові частини, які потребують ремонту (окрім заміни)	до 15,0	5,0	Фото N 4 Патьоки олії на двигуні
Разом, %		19,0	[1, табл. 4.1]
КТЗ має корозійні пошкодження складових частин кузова			

Передок кузова: бризковики передніх крил	2,0	2,0	Фото N 5 Бризковик передній правий
Оперення: крило знімне	0,5	0,5	Фото N 6 Крило передне праве
Забруднення, пошкодження, потертості оббивки салону (даху, стояків, боковин, полиць, дверей)	1,0	1,0	Фото N 7 Забруднення оббивки даху
Разом, %		$-3,5 / 2 = -1,75$	[1, табл. 4.2]
Разом процент додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, що залежить від умов його догляду, зберігання, використання тощо Дз, %		$19 + 1,75 = -20,75$	

На основі аналізу довідкових даних щодо даного транспортного засобу встановлені такі показники, зведені в таблиці 2:

Таблиця 2

Показник	Умовне позначення	Значення	Підтверджувальний документ
Середня по Україні ціна купівлі ідентичного КТЗ, який був у використанні, за інформацією з довідкової літератури	C_d	7200 доларів США, що при курсі НБУ на дату оцінки 1:5,05 становить 36360 грн	[3, с. 804]
Коефіцієнт ринку регіону для даної моделі	K	1,03	[1, додаток 3, табл. 3.2]
Строк експлуатації, років	T	10	Додаток 1. Копія свідоцтва про реєстрацію
Пробіг КТЗ, прийнятий для розрахунку, км	Пф	131589	Фото N 2
Фактичний середньорічний пробіг, км		$Пф/T = 131589 / 10 = 13159$	
Нормативний середньорічний пробіг, км		15200	[3, с.804]
Різниця між нормативним та фактичним середньорічними пробігами, км		$15200 - 13159 = 2041$	

Коефіцієнт коригування середньоринкової ціни за величиною пробігу, %	Γ_k	+3,1	[3, табл.5]
Вартісний еквівалент суми податків під час митного оформлення	M	-	[1, п. 7.5]
Середня ринкова ціна КТЗ, грн	C_c	$C_{cp} = C_d \cdot K + M = 36360 \cdot 1,03 + 0 = 37451$	
Величина збільшення вартості КТЗ у випадку оновлення його складових, грн	$C_{в1}$	0	[1, п. 7.26]
Величина коригування вартості КТЗ залежно від його комплектності, грн	$C_{в2}$	0	[1, п. 7.29]
Вартість відновлювального ремонту з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу КТЗ, грн	$C_{вр3}$	0	[1, п. 8.2]
Втрата товарної вартості КТЗ, грн	ВТВ	0	
Додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складових, грн	$C_{доп}$	$C_{доп} = C_{в1} + C_{в2} - C_{вр3} - ВТВ = 0$	
Ринкова вартість, грн	C	$C = C_{cp}(1 \pm (\Gamma_k/100) \pm (D_z/100)) \pm C_{доп} = 37451 \cdot (1 + (3,1/100) - (20,75/100)) + 0,00 = 30841$	

ВИСНОВОК

Ринкова вартість автомобіля Toyota Corolla XLi, реєстраційний номер АН 5735 АА, на дату оцінки становить 30841 (тридцять тисяч вісімсот сорок одна) грн.

Експерт-автотоварознавець

Галенко А. В.

Додатки: фототаблиці N 1 - 7; копія свідоцтва про реєстрацію; довідка з підприємства про те, що КТЗ експлуатувався в режимі таксі.

Додаток 2
до Методики товарознавчої експертизи
та оцінки колісних транспортних
засобів

ЗРАЗОК ЗВІТУ (АКТА) З ОЦІНКИ КТЗ ДЛЯ ВИЗНАЧЕННЯ ОБОВ'ЯЗКОВИХ ЗБОРІВ ДО ПЕНСІЙНОГО ФОНДУ УКРАЇНИ

Дані про суб'єкт, що здійснює оцінку

ЗВІТ N про оцінку транспортного засобу

Складений _____
(дата)

_____ до _____ надійшла заява від гр. Рогожинської І. О.
(дата) (найменування юридичної особи, що здійснює оцінку)
щодо визначення ринкової вартості колісного транспортного засобу (далі - КТЗ).

Оцінка виконана	Галенком Андрієм Володимировичем
N свідоцтва судового експерта і власні дані експерта (спеціаліста)	264 від 27 грудня 2002 року, видане Міністерством юстиції України; має вищу технічну освіту, кваліфікацію судового експерта-автотоварознавця, стаж експертної діяльності судового експерта з 2002 року
N посвідчення і власні дані оцінювача	МФ N 2618 від 11 грудня 2004 року, видане Фондом державного майна України і колективним підприємством "Інформаційно-консультаційний центр" (Українське товариство оцінювачів), свідоцтво Фонду державного майна України про реєстрацію в Державному реєстрі оцінювачів від 9 березня 2005 року N 2400. Кваліфікація за напрямом "Оцінка об'єктів у матеріальній формі" і спеціалізацією "Оцінка дорожніх транспортних засобів"
Належність до саморегулювальної організації оцінювачів	Член Союзу експертів України

Нормативні та довідкові джерела інформації, використані під час дослідження:

1. Методика товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів, затверджена наказом Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.11.2003 N 142/5/2092, зареєстрована в Міністерстві юстиції України 24.11.2003 за N 1074/8395 (у редакції наказу Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України від 24.07.2009 N 1335/5/1159) (далі - Методика).

2. Національний стандарт N 1 "Загальні принципи оцінки майна та майнових прав", затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2003 року N 1440.

3. "БЮЛЕТЕНЬ АВТОТОВАРОЗНАВЦЯ". Періодичний довідник. Випуск N __. Міністерство юстиції України, Донецький науково-дослідний інститут судових експертиз, Інформаційно обчислювальний центр Союзу експертів України, Донецьк, 20__ р.-/____ с.

4. Комп'ютерна програма "Auto VIN". Науково-дослідне бюро судових експертиз "Сантодор", Київ, 20__ р.

5. Комп'ютерна програма "Каталог двигунів". Донецький науково-дослідний інститут судових експертиз, Інформаційно обчислювальний центр Союзу експертів України, Донецьк, 20__ р.

ДОСЛІДЖЕННЯ

Метою цього дослідження є визначення ринкової вартості (база оцінки) КТЗ.

Визначення термінів, що застосовуються в цьому дослідженні, а також підходів, методів та принципів, що використовуються під час оцінки КТЗ, наведено в нормативно-правових актах з питань оцінки майна.

Технічним оглядом КТЗ, дослідженням наданих реєстраційних документів встановлено:

Тип КТЗ	легковий седан
Марка, модель, модифікація КТЗ	Toyota Corolla XLi, дв. 1.3i, 4 дв., 5MT (E10)
Ідентифікаційний номер (VIN)	JT153EEA100276750
Реєстраційний номер	АН 5735 АА
Робочий об'єм двигуна, см ³	1332
Рік випуску (згідно зі свідоцтвом про реєстрацію)	1997
Свідоцтво про реєстрацію	ЯНВ N 362362
Дата видачі свідоцтва про реєстрацію	3 січня 1997 року
Прийнята дата виготовлення КТЗ	3 січня 1997 року
Дата оцінки	3 січня 2007 року
Колір КТЗ	синій
Власник	Рогожинська Ірина Олександрівна
Дата огляду	3 січня 2007 року

Рік виготовлення КТЗ визначено з урахуванням даних ідентифікаційного номера та дати видачі реєстраційних документів відповідно до вимог розділів 1, 4 Методики. Робочий об'єм двигуна КТЗ визначено згідно з даними виробника про модель двигуна.

Обмеження щодо достовірності дослідження

Висновки цього дослідження є достовірними за таких умов:

ідентифікаційний номер КТЗ та номер двигуна, що містить інформацію, яка необхідна для ідентифікації КТЗ, а також дані, що зазначені у свідоцтві про реєстрацію КТЗ, є достовірними. Підтвердження автентичності номерів та технічних документів - це виняткове право криміналістичної експертизи, що не поширюється на компетенцію спеціаліста з оцінки КТЗ;

показання одометра (лічильника пробігу) КТЗ відповідають його дійсному пробігу, одометр не піддавався впливу з метою фальсифікації його показів.

Визначення ринкової вартості дорожнього транспортного засобу

На основі зовнішнього візуального огляду транспортного засобу встановлені такі чинники, що використовуються у розрахунку вартості та зведені у таблиці 1:

Таблиця 1

Параметр	Показник	Підтверджувальний документ	
Загальний технічний стан	КТЗ на ходу, його технічний стан відповідає терміну експлуатації і пробігу	Фото N 1 Загальний вид КТЗ	
Комплектність	базова	-	
Додатково встановлене обладнання	відсутнє	-	
Оновлені складові	відсутні	-	
Покази одометра, км	131589	Фото N 2. Покази одометра	
Фактори, що впливають на процент зниження вартості КТЗ			
Назва	Нормативний процент коригування вартості КТЗ	Прийнятий процент коригування вартості КТЗ	Підтверджувальний документ
КТЗ експлуатувався в режимі таксі	10,0	10,0	Додаток 2. Довідка з підприємства
КТЗ має сліди відновлювального	4,0	4,0	Фото N 3

ремонту двох складників кузова			Крило переднє праве, капот
КТЗ має складові частини, які потребують ремонту (окрім заміни)	до 15,0	5,0	Фото N 4 Патьоки олії на двигуні
Разом, %		19,0	[1, табл. 4.1]
КТЗ має корозійні пошкодження складових частин кузова			
Передок кузова: бризковики передніх крил	2,0	2,0	Фото N 5 Бризковик передній правий
Оперення: крило знімне	0,5	0,5	Фото N 6 Крило переднє праве
Забруднення, пошкодження, потертості оббивки салону (даху, стояків, боковин, полиць, дверей)	1,0	1,0	Фото N 7 Забруднення оббивки даху
Разом, %		-3,5 / 2 = -1,75	[1, табл. 4.2]
Разом процент додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ, що залежить від умов його догляду, зберігання, використання тощо Дз, %	19 + 1,75 = -20,75		

На основі аналізу довідкових даних щодо даного транспортного засобу встановлені такі показники, зведені в таблиці 2:

Таблиця 2

Показник	Умовне позначення	Значення	Підтверджувальний документ
Середня по Україні ціна купівлі ідентичного КТЗ, який був у використанні, за інформацією з довідкової літератури	С _д	7200 доларів США, що при курсі НБУ на дату оцінки 1:5,05 становить 36360 грн	[3, с. 804]
Коефіцієнт ринку регіону для даної моделі	К	1,03	[1, додаток 3, табл. 3.2]
Строк експлуатації, років	Т	10	Додаток 1. Копія свідоцтва про реєстрацію
Пробіг КТЗ, прийнятий для	Пф	131589	Фото N 2

розрахунку, км			
Фактичний середньорічний пробіг, км		$Пф/Т = 131589 / 10 = 13159$	
Нормативний середньорічний пробіг, км		15200	[3, с. 804]
Різниця між нормативним та фактичним середньорічними пробігами, км		$15200 - 13159 = 2041$	
Коефіцієнт коригування середньоринкової ціни за величиною пробігу, %	Γ_k	+3,1	[3, табл.5]
Вартісний еквівалент суми податків під час митного оформлення	М	-	[1, п. 7.5]
Середня ринкова ціна КТЗ, грн	C_c	$C_{cp} = C_d \cdot K + M = 36360 \cdot 1,03 + 0 = 37451$	
Величина збільшення вартості КТЗ у випадку оновлення його складових, грн	$C_{в1}$	0	[1, п. 7.26]
Величина коригування вартості КТЗ залежно від його комплектності, грн	$C_{в2}$	0	[1, п. 7.29]
Вартість відновлювального ремонту з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу КТЗ, грн	$C_{вр3}$	0	[1, п. 8.2]
Втрата товарної вартості КТЗ, грн	ВТВ	0	
Додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складових, грн	$C_{дод}$	$C_{дод} = C_{в1} + C_{в2} - C_{вр3} - ВТВ = 0$	
Ринкова вартість, грн	С	$C = C_{cp}(1 \pm (\Gamma_k/100) \pm (D_3/100)) \pm C_{дод} = 37451 \cdot (1 + (3,1/100) - (20,75/100)) + 0,00 = 30841$	

ВИСНОВОК

Ринкова вартість автомобіля Toyota Corolla XLi, реєстраційний номер АН 5735 АА, на дату оцінки становить 30841 (тридцять тисяч вісімсот сорок одна) грн.

Додатки: фототаблиці N 1 - 7; копія свідоцтва про реєстрацію; довідка з підприємства про те, що КТЗ експлуатувався в режимі таксі.

Додаток 3
до Методики товарознавчої експертизи
та оцінки колісних транспортних
засобів

ДОДАТКОВІ НОРМАТИВНІ ДАНІ

Таблиця 3.1. Кодування модельного року виготовлення КТЗ в описовій частині VIN-коду

Рік виготовлення	Символ	Рік виготовлення	Символ	Рік виготовлення	Символ	Рік виготовлення	Символ
1971	1	1983	D	1995	S	2007	7
1972	2	1984	E	1996	T	2008	8
1973	3	1985	F	1997	V	2009	9
1974	4	1986	G	1998	W	2010	A
1975	5	1987	H	1999	X	2011	B
1976	6	1988	J	2000	Y	2012	C
1977	7	1989	K	2001	1	2013	D
1978	8	1990	L	2002	2	2014	E
1979	9	1991	M	2003	3	2015	F
1980	A	1992	N	2004	4	2016	G
1981	B	1993	P	2005	5	2017	H
1982	C	1994	R	2006	6	2018	J

Примітка. Американські, більшість європейських і азійських виробників КТЗ кодують модельний рік виготовлення в 10-й позиції VIN-коду.

Таблиця 3.2. Значення коефіцієнта К ринку регіону

Регіон	Значення коефіцієнта К ринку регіону
Адміністративні райони і районні центри з низькою інвестиційною привабливістю	0,97
Обласні центри, районні центри з високою інвестиційною привабливістю	1,03
Інші райони	1,0

Примітки:

1. Відповідно до конкретної моделі КТЗ значення К може відрізнятися від наведених значень.
2. Для КТЗ зі строком експлуатації до 1 року значення К не перевищує 1,0.

Таблиця 3.3. Базові складові частини КТЗ загального, спеціалізованого та спеціального призначення та їхніх базових деталей (складових одиниць)

Колісні транспортні засоби	Базові складові частини	Базові деталі ¹ (складові одиниці) базових складових частин
Автомобілі загального призначення, спеціалізовані автомобілі (крім самоскидів)	Двигун, двигун із зчепленням у зборі	Блок циліндрів, картер зчеплення, колінчастий вал, газорозподільний вал і комплект деталей його привода, комплекти циліндро-поршневої групи
	Коробка передач, гідромеханічна передача	Корпус, вали, комплекти деталей зубчастих і гідродинамічних передач
	Роздавальна коробка, коробка відбору потужності	Корпус, комплекти деталей зубчастих передач
	Скеровуючий, рушійний, ведений мости	Балки, картери, редуктор, комплекти деталей зубчастих передач
	Бортова передача	Корпус редуктора, комплекти деталей зубчастих передач
	Колісні редуктори	Корпус редуктора, комплекти деталей зубчастих передач
	Гальмова система	Корпусні деталі
	Кермування	Корпусні деталі
	Кабіна вантажного, вантажопасажирського	Каркас

	автомобіля	
	Рама ³	Лонжерони
	Кузов автобуса ³ ; кузов вантажного автомобіля, виконаний на базі автобуса ³ ; кузов вантажопасажирського ³ і легкового автомобілів ³ ; кузов-фургон для перевезення вантажів, пасажирів чи розміщення технологічного обладнання ³ ; кузов автомобіля-самоскида	Каркас, поздовжні несівні балки
Самоскиди	Несівний надрамник ³ , коробка відбору потужності, гідронасос, гідромотор (гідроциліндр), підйомне обладнання кузовів-самоскидів	Корпусні деталі, комплекти деталей зубчастих передач коробки відбору потужності
Фургони-рефрижератори	Фургон ³ , холодильна установка ²	Лонжерони рами, каркас фургона, холодильна установка
Автомобілі для перевезення худоби	Двері-трапи та їх приводи	Несівні каркаси та корпусні деталі
Цистерни для харчових рідин, водовози	Цистерни ³ , системи заповнення-спорожнення	Корпусні деталі
Цементовози, борошновози	Цистерни ³ , компресорно-вакуумні установки	Корпусні деталі
Нафтопродуктовози, нафтопродуктозаправники, механізовані автозаправники експлуатаційних рідин	Цистерни ³ , баки для експлуатаційних рідин, установки механізованого наповнення-спорожнення, система обігріву нафтопродуктів	Корпусні деталі
Автомобілі для перевезення бетону, будівельних розчинів	Спеціальні кузова (місткості) ³ , установки завантаження-розвантаження (компресори, насоси)	Корпусні деталі
Бігумовози, автогудронатори	Цистерни ³ , установки полуменевого чи іншого обігріву, гідропневмосистеми	Корпусні деталі
Муловсмоктувачі, очищувачі каналізаційних мереж	Цистерни ³ , вакуумні установки, гідропневмосистеми	Корпусні деталі
Бетонозмішувачі	Змішувальний барабан ³ , привод змішувального барабана, місткості для	Корпусні деталі

	технологічних рідин	
Змішувачі	Місткості для змішування ³ , установки приводів змішувальних елементів	Корпусні деталі
Лісовози, трубовози	Несівні металоконструкції (коники, стояки...), лебідки і їхні приводи	Корпусні деталі
Автомобілі для перевезення важких і надважких вантажів та контейнеровози	Рами ³ , трапи і їхні приводи, лебідки і їхні приводи	Корпусні деталі
Панелевози, фермовози	Рами ³ , лебідки і їхні приводи	Корпусні деталі
Евакуатори, автомобілі технічної допомоги	Рами ³ , трапи, лебідки і їхні приводи	Корпусні деталі
Автомобілевози	Рами ³ , трапи, гідропневмоприводи	Корпусні деталі
Автомобілі зі знімним (спеціальним) кузовом	Надрамники ³ , лебідки і їхні приводи	Корпусні деталі
Смітєвози, підмітальники	Надрамники ³ , самоскидні кузови, механічні преси, гідропневмоприводи	Корпусні деталі
Ямобури	Несівні щогли ³ , приводи	Корпусні деталі
Підіймачі вантажів і пасажирів, автокрани, пожежні автодрабини	Спеціальні рами ³ , надрамники, опорно-поворотні пристрої ³ , виносні опори, несівні стріли ³ , установки приводів	Корпусні деталі
Розкидачі сипких матеріалів	Спеціальні кузова ³ , установки приводів механізмів	Корпусні деталі
Водовози, поливальні і пожежні автоцистерни	Цистерни ³ , баки для технологічних матеріалів, рідин і піни	Корпусні деталі
Автоцистерни для кислотної обробки нафгосвердловин	Цистерни ³ , насосні установки	Корпусні деталі

¹ До базових складових КТЗ спеціалізованого і спеціального призначення належать також застосовані в них базові складові частини КТЗ загального призначення.

² Якщо базові складові спеціалізованих і спеціальних КТЗ визначені експлуатаційною, ремонтною чи нормативною документацією їхнього виробника (розробника) або нормативними документами, застосовують відповідно визначення виробника (розробника) або нормативних документів.

³ Складові частини, операції відновлення яких належать до капітального ремонту.

Таблиця 3.4. Коефіцієнт Еш фізичного зносу пневматичних шин

Об'єкт застосування пневматичних шин	h _{гр} , мм	Відношення (h _n /h ₀) поточної висоти рисунка протектора до початкової										Еш, %
		0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	
Автобуси, тролейбуси і їхні причепа	2	0,86	0,73	0,61	0,50	0,40	0,30	0,28	0,14	0,17	0	
Автомобілі легкові і причепа до них, мікроавтобуси	1,6	-	0,74	0,62	0,51	0,41	0,31	0,22	0,14	0,07	0	
Автомобілі вантажні і їхні причепа	1	0,86	0,73	0,61	0,50	0,40	0,30	0,22	0,14	0,07	0	
Мототехніка	0,8	0,87	0,74	0,62	0,51	0,41	0,31	0,22	0,14	0,07	0	

Умовні позначення:

h_{гр}, мм - граничне значення (найменше чи допустиме) висоти рисунка зношеного протектора;

h₀, мм - значення початкової висоти рисунка протектора за прес-формою відповідно до даних виробника пневматичної шини;

h_n, мм - поточне значення висоти рисунка протектора.

Примітка. Проміжні значення Еш у разі потреби визначаються інтерполюванням.

Таблиця 3.5. Відносне зменшення норм середнього ресурсу пневматичних шин з малою інтенсивністю експлуатації

Рік експлуатації	4	5	6	7	8	9	10
Зменшення норм середнього ресурсу пневматичних шин, %	-	-	4	8	12	18	25

Примітка. Проміжні значення середнього ресурсу визначаються інтерполюванням.

Таблиця 3.6. Значення коефіцієнта K_1 приведення вартості КТЗ у Німеччині до його вартості в країні придбання

Країна придбання	Значення коефіцієнта K_1
Країни Скандинавії та Прибалтики	0,9
Країни Близького Сходу та Туреччина	0,8
Нідерланди	0,85 - 0,9

Примітка. Відповідно до конкретної моделі КТЗ значення K_1 може відрізнятись від наведених значень.

Додаток 4
до Методики товарознавчої експертизи
та оцінки колісних транспортних
засобів

ДОДАТКОВЕ ЗБІЛЬШЕННЯ (ЗМЕНШЕННЯ) РИНКОВОЇ ВАРТОСТІ КТЗ

Таблиця 4.1. Процент Дз додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості КТЗ залежно від умов догляду, зберігання та експлуатації

N з/п	Найменування факторів, які визначають умови експлуатації	Дз, %	Примітки
Фактори, що впливають на збільшення вартості КТЗ			
1	Відсутність корозійних пошкоджень складових частин кузова легкових автомобілів	10,0	Для строку експлуатації не менше 7 років КТЗ виробництва країн СНД та колишньої Ради Економічної Взаємодопомоги (РЕВД) і 12 років - для інших КТЗ
2	Відсутність пошкоджень лакофарбового покриття легкового автомобіля за умови, що відновлювальний ремонт кузова не виконували	5,0	
3	Виконано: капітальний ремонт двигуна не більше як за 1 рік до дати оцінки;	5,0	
	капітальний ремонт кузова з повним пофарбуванням не більше як за 3 роки до дати оцінки;	15,0	

	заміну кузова на новий не більше як за 5 років до дати оцінки ¹	30,0	
Фактори, що впливають на процент зменшення вартості КТЗ			
4	Чинники експлуатації ² :		
	автомобіль легковий, експлуатувався в режимі таксі, що передбачає надання послуг з перевезення пасажирів та їхнього багажу в індивідуальному порядку;	10,0	
	автомобілі легкові та автобуси спеціалізованого призначення;	10,0	
	КТЗ застосовувався поза дорогами загального користування (не менше 30 % пробігу) ³	10,0	
5	КТЗ має дефекти, корозійні пошкодження складових частин кузова, кабіни, рами		Вибирається з таблиці 4.2 або визначається з урахуванням витрат, потрібних для усунення корозійних пошкоджень
6	Кузовні складові КТЗ відновлювалися ремонтом	10,0	У разі відновлення трьох і більше складових кузова.
		4,0	У разі відновлення не більше двох складових кузова
7	КТЗ має складові частини, які потребують ремонту (окрім заміни чи капітального ремонту складової)	до 10,0	Сліди підтікання оливо та пального; підвищена димність і шумність двигуна, порушення функціональних можливостей тощо
8	КТЗ пофарбовано в колір, який не користується попитом	1,0	

¹ У разі капітального ремонту кузова або його заміни за умов, зазначених у пункті 3 таблиці, зменшення вартості за наявності слідів відновлювального ремонту згідно з вимогами пункту 6 не здійснюється.

² За наявності декількох факторів експлуатації КТЗ, які впливають на зменшення його вартості та які обумовлені в пункті 4 таблиці, у розрахунок вартості КТЗ використовується одне з цих значень.

³ Зменшення ринкової вартості самохідних шасі, самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних і меліоративних машин, спеціальної і спеціалізованої техніки, тракторів і комбайнів у разі застосування їх поза дорогами загального користування, через пофарбування в кольори, які не користуються попитом, або за фактом відновлювального ремонту кузова не здійснюється.

Таблиця 4.2. Проценти додаткового зменшення вартості КТЗ з дефектами кузова, кабіни, рами¹

N з/п	Найменування елементів, складових частин КТЗ ²	Допустиме найбільше зниження вартості ³ , Дз, %
ЕЛЕМЕНТИ КУЗОВА⁴ (пошкодження корозією)		
1	Панель підлоги кузова, кабіни	4,0
2	Коробчасті елементи збільшення жорсткості (лонжерони, поперечини, підсилювачі, підмоторна рама)	6,0
3	Пороги кузова	1,0
4	Передок кузова, кабіни:	
4.1	бризковики передніх крил	2,0
4.2	щиток передка	3,0
4.3	панелі передка (полиці щитків радіатора)	1,0
4.4	бризковик облицювання радіатора	0,3
5	Боковина кузова, кабіни:	
5.1	стояки боковин	4,0
5.2	арки боковин (бризковики боковин)	2,0
5.3	панелі боковин	2,0
5.4	Двері	0,5
6	Задок кузова, кабіни:	
6.1	панелі задка	0,5
6.2	полиці задка з перегородкою (стінка моторного відсіку)	0,5
7	Дах кузова, кабіни:	
7.1	панель даху	1,0
7.2	панель бокова задня	0,3
8	Оперення:	
8.1	крило знімне	0,5
8.2	крило незнімне	1,0
8.3	капот	0,5
8.4	кришка багажника	0,5
ЕЛЕМЕНТИ КУЗОВА, КАБІНИ, РАМИ⁵ (деформація)		
9	Деформації без пошкодження лакофарбового покриття	5
10	Інформативні ознаки наявності перекосу кузова чи необхідності правки рами КТЗ (окрім випадків, що передбачають складання калькуляції в ідновлювального	15

	ремонту аварійно пошкодженого КТЗ)	
ОББИВКА КУЗОВА, КАБІНИ ⁵ (забруднення, пошкодження, потертості)		
11	Оббивка салону (даху, стояків, боковин, полиць, дверей)	1,0
12	Оббивка сидінь	2,0
ПОФАРБУВАННЯ КУЗОВА, КАБІНИ ⁵ (дефекти лакофарбового покриття)		
13	Пофарбування кузова	3,0
ХРОМОВАНІ ДЕТАЛІ ⁵ (корозія, потьмяніння, відшарування)		
14	Хромовані покриття	3,0
СКЛЮ ⁵ (потертості, пошкодження)		
15	Скло	0,5

¹ Для КТЗ, термін експлуатації яких перевищує 8 років, значення Дз, які наведені в таблиці 4.2, зменшуються удвічі.

² Для вантажних КТЗ, причепів, напівпричепів та автобусів значення Дз додатково зменшуються удвічі.

³ Найбільше значення процента додаткового зменшення вартості КТЗ за факторами, що наведені в таблиці 4.2, не повинно перевищувати 30 %.

⁴ Допустимі значення зниження вартості Дз у частині корозійних пошкоджень елементів кузова: передка, порогів, боковин, оперення - наведені для однієї складової. У разі корозійного пошкодження декількох складових зазначених груп значення Дз слід помножити на їх кількість. Для вантажних КТЗ, причепів, напівпричепів та автобусів враховуються лише наскрізні корозійні руйнування.

⁵ Допустимі значення зниження вартості Дз у частині пошкодження оббивки кузова, дефектів лакофарбового покриття, пошкодження хромованих деталей, скла, деформацій елементів кузова не залежать від кількості пошкоджених елементів.

Додаток 5
до Методики товарознавчої експертизи
та оцінки колісних транспортних
засобів

ПРОЦЕНТНИЙ ПОКАЗНИК РИНКОВОЇ ВАРТОСТІ КТЗ

Таблиця 5.1. Значення процентного показника ринкової вартості Г вантажних автомобілів та автобусів виробництва країн СНД

Строк експлуатації ¹ , роки	Тип КТЗ							
	В1	В2	В3	В4	В5	А1	А2	А3
До 1 вкл.*	66	65	66	62	66	77	76	75
1 - 2 вкл.	52	56	57	53	55	70	60	60
2 - 3 вкл.	45	50	49	46	48	63	50	50
3 - 4 вкл.	40	45	42	40	43	56	40	43
4 - 5 вкл.	37	41	37	36	40	49	31	37
5 - 6 вкл.	34	38	33	33	36	42	27	31
6 - 7 вкл.	32	35	31	31	33	37	23	26
7 - 8 вкл.	30	32	29	28	30	33	20	21
8 - 9 вкл.	28	29	27	26	28	29	17	16
9 - 10 вкл.	26	27	25	24	26	27	15	12
10 - 11 вкл.	24	25	24	22	24	25	13	11
11 - 12 вкл.	23	24	23	20	22	23	11	10

* Вкл. - тут і далі включно.

Умовні позначення:

В1 - вантажні автомобілі з повною масою до 3,5 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В2 - вантажні автомобілі з повною масою від 3,5 до 18 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В3 - вантажні автомобілі з повною масою понад 18 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В4 - самоскиди;

В5 - сідельні тягачі;

А1 - автобуси довжиною до 10 м включно, призначені для перевезення пасажирів у межах міста чи приміської;

А2 - автобуси довжиною понад 10 м, призначені для перевезення пасажирів у межах міста чи приміської;

А3 - автобуси, призначені для міжміського перевезення пасажирів, туристичні.

Примітка. Проміжні значення показника Г визначаються інтерполюванням.

¹ Після 12 років експлуатації показник Г знижується на один процент за кожний рік, але не може бути меншим 4 %, якщо КТЗ перебуває у справному технічному стані.

Таблиця 5.2. Коефіцієнт коригування ринкової вартості Гк вантажних автомобілів та автобусів виробництва країн СНД за величиною пробігу

Тип КТЗ	Пн, тис. км	Різниця між фактичним середньорічним і нормативним пробігами, тис. км											Процент зменшення ринкової вартості КТЗ унаслідок перевищення нормативного пробігу (- %)
		до 2 вкл.	2 - 5 вкл.	5 - 8 вкл.	8 - 10 вкл.	10 - 12 вкл.	12 - 14 вкл.	14 - 16 вкл.	16 - 18 вкл.	18 - 20 вкл.	20 - 22 вкл.	понад 22	
В1	22	0	1,5	3,5	5,5	6,5	7	7,5	8	8,5	9	9,5	
В2	33	0	1,5	2,5	4	5	6	7	8	9	9,5	10	
В3	37	0	1	2	3	4,5	6,5	7,5	8,5	9,5	10	10,5	
В4	32	0,5	1,5	3,5	5	6,5	7,5	8	8,5	8	9,5	10	
В5	55	0	0,5	1	2	3,5	5	7	8	9	10	10,5	
А1	35	0	0,5	1	2,5	4	6	7	8	8,5	9	9,5	
А2	57	0	1,5	3	4,5	5,5	6,5	7,5	8,5	9,5	10	10,5	
А3	65	0	0	1	2,5	4,5	5,5	6,5	7,5	8	8,5	9	
В1	22	0	1	2	3,5	5	5,5	6	6,5	7	7,5	8	
В2	33	0	0,5	1	2,5	4	5	6,5	7	7,5	8	8,5	
В3	37	0	0	1	2	3,5	5	6,5	7,5	8	8,5	9	
В4	32	0	1	2	3	4,5	5	6	6,5	7	7,5	8	
В5	55	0	0	0,5	1,5	3	4	5	6	8	9	9,5	
А1	35	0	0	0,5	1,5	3	5	6	6,5	7	7,5	8	
А2	57	0	1	2	4	5	6	7	8	8,5	9	9,5	
А3	65	0	0	0,5	1,5	3,5	4,5	5,5	6,5	7,5	8	8,5	

Умовні позначення:

В1 - вантажні автомобілі з повною масою до 3,5 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В2 - вантажні автомобілі з повною масою від 3,5 до 18 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В3 - вантажні автомобілі з повною масою понад 18 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В4 - самоскиди;

В5 - сідельні тягачі;

А1 - автобуси довжиною до 10 м включно, призначені для перевезення пасажирів у межах міста чи приміські;

А2 - автобуси довжиною понад 10 м, призначені для перевезення пасажирів у межах міста чи приміські;

А3 - автобуси, призначені для міжміського перевезення пасажирів, туристичні;

Пн - нормативний пробіг.

Примітка. Для КТЗ зі строком експлуатації до 1 року коригування Гк за даними таблиці 5.2 не проводиться.

Таблиця 5.3. Значення процентного показника ринкової вартості Г вантажних автомобілів та автобусів іноземного виробництва

Строк експлуатації ¹ , роки	Тип КТЗ					
	В6	В7	В8	В9	А4	А5
До 1 вкл.	74	76	78	79	80	80
1 - 2 вкл.	62	68	74	75	75	62
2 - 3 вкл.	50	60	70	71	70	57
3 - 4 вкл.	45	53	66	67	65	52
4 - 5 вкл.	42	49	62	63	50	47
5 - 6 вкл.	39	45	56	51	40	42
6 - 7 вкл.	36	43	46	44	36	37
7 - 8 вкл.	33	40	36	40	32	32
8 - 9 вкл.	31	38	27	36	29	28
9 - 10 вкл.	29	36	25	32	26	25
10 - 11 вкл.	27	35	24	28	23	22
11 - 12 вкл.	25	34	23	24	22	19

Умовні позначення:

В6 - вантажні автомобілі з повною масою до 3,5 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В7 - вантажні автомобілі з повною масою від 3,5 до 18 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В8 - вантажні автомобілі з повною масою понад 18 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В9 - сідельні тягачі;

А4 - автобуси з кількістю місць для сидіння до 19 з місцем водія включно;

А5 - автобуси, призначені для міжміського перевезення пасажирів, туристичні.

Примітка. Проміжні значення показника Г визначаються інтерполюванням.

¹ Після 12 років експлуатації показник Г знижується на один процент за кожний рік, але не може бути меншим 4 %, якщо КТЗ перебуває у справному технічному стані.

Таблиця 5.4. Коефіцієнт коригування ринкової вартості Гк вантажних автомобілів та автобусів іноземного виробництва за величиною пробігу

Тип КТЗ	Пн, тис. км	Різниця між фактичним середньорічним і нормативним пробігами, тис. км											Процент зменшення ринкової вартості КТЗ унаслідок перевищення нормативного пробігу (- %)
		до 2 вкл.	2 - 5 вкл.	5 - 8 вкл.	8 - 10 вкл.	10 - 12 вкл.	12 - 14 вкл.	14 - 16 вкл.	16 - 18 вкл.	18 - 20 вкл.	20 - 22 вкл.	понад 22	
В6	27	0	1	3	5	6	6,5	7	7,5	8	8,5	9	
В7	35	0	1	2	3,5	4,5	5,5	6,5	7,5	8,5	9	9,5	
В8	61	0	0,5	1,5	2,5	4	6	7	8	9	9,5	10	
В9	84	0	0	0,5	1,5	3	4,5	6,5	7,5	8,5	9,5	10	
А4	37	0	0,5	1	2	3,5	5,5	6,5	7,5	8	8,5	9	
А5	75	0	0	0,5	2	4	5	6	7	7,5	8	8,5	
В6	27	0	0,5	1,5	3	4,5	5	5,5	6	6,5	7	7,5	Процент збільшення ринкової вартості КТЗ у разі коли величина пробігу менша за нормативну (+ %)
В7	35	0	0,5	1	2	3,5	4,5	6	6,5	7	7,5	8	
В8	61	0	0	1	1,5	3	4,5	6	7	7,5	8	8,5	
В9	84	0	0	0,5	1,5	3	4	5	6	8	9	9,5	
А4	37	0	0	0,5	1	2,5	4,5	5,5	6	6,5	7	7,5	
А5	75	0	0	0,5	1,5	3,5	4,5	5	6	7	7,5	8	

Умовні позначення:

В6 - вантажні автомобілі з повною масою до 3,5 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В7 - вантажні автомобілі з повною масою від 3,5 до 18 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В8 - вантажні автомобілі з повною масою понад 18 тонн (окрім спеціальних та спеціалізованих);

В9 - сідельні тягачі;

А4 - автобуси з кількістю місць для сидіння до 19 з місцем водія включно;

А5 - автобуси, призначені для міжміського перевезення пасажирів, туристичні;

Пн - нормативний пробіг.

Примітка. Для КТЗ зі строком експлуатації до 1 року коригування Гк за даними таблиці 5.4 не проводиться.

Таблиця 5.5. Значення процентного показника Гпч ринкової вартості причепів виробництва країн СНД

Строк експлуатації, роки	Вантажність причепів, т						
	легкових автомобілів		вантажних автомобілів				
	до 0,75 вкл.	від 0,75 до 2,0 вкл.	від 2,0 до 2,8 вкл.	від 2,8 до 5,0 вкл.	від 5,0 до 7,5 вкл.	від 7,5 до 16,0 вкл.	понад 16,0
До 1 вкл.	90	86	82	75	75	76	78
1 - 2 вкл.	86	81	77	70	70	72	74
2 - 3 вкл.	67	66	63	59	59	61	62
3 - 4 вкл.	60	59	55	50	50	53	54
4 - 5 вкл.	50	50	47	41	41	46	46
5 - 6 вкл.	46	45	42	35	35	38	35
6 - 7 вкл.	42	40	39	30	30	32	29
7 - 8 вкл.	35	33	33	25	25	26	23
8 - 9 вкл.	29	28	27	20	20	21	19
9 - 10 вкл.	24	23	21	16	16	17	16

Примітка. Для причепів, що мають строк експлуатації понад 10 років, показник Гпч зменшується за кожний рік експлуатації на:

1,0 % - для причепів легкових автомобілів;

0,8 % - для причепів вантажних автомобілів.

Таблиця 5.6. Значення процентного показника ринкової вартості причепів Гпч іноземного виробництва

Строк експлуатації, роки	Вантажність причепів, т						
	легкових автомобілів		вантажних автомобілів				
	до 0,75 вкл.	від 0,75 до 2,0 вкл.	від 2,0 до 2,8 вкл.	від 2,8 до 5,0 вкл.	від 5,0 до 7,5 вкл.	від 7,5 до 16,0 вкл.	понад 16,0
До 1 вкл.	93	92	91	88	88	89	90
1 - 2 вкл.	89	88	83	81	81	83	84
2 - 3 вкл.	82	80	70	68	68	71	72
3 - 4 вкл.	75	72	62	59	59	63	64
4 - 5 вкл.	69	65	54	50	50	56	55
5 - 6 вкл.	63	58	49	44	44	48	45
6 - 7 вкл.	58	52	46	39	39	42	40
7 - 8 вкл.	53	46	40	35	35	36	34
8 - 9 вкл.	48	40	34	30	30	31	29
9 - 10 вкл.	43	35	30	27	27	28	26

Примітка. Для причепів, що мають строк експлуатації понад 10 років, показник Гпч зменшується за кожний рік експлуатації на:

1,0 % - для причепів легкових автомобілів;

0,8 % - для причепів вантажних автомобілів.

Таблиця 5.7. Значення процентного показника Г ринкової вартості мототехніки

Мототехніка		Строк експлуатації, роки									
Тип	Робочий	до 1	1 - 2	2 - 3	3 - 4	4 - 5	5 - 6	6 - 7	7 - 8	8 - 9	9 -

	об'єм двигуна	вкл.	вкл.	вкл.	вкл.	вкл.	вкл.	вкл.	вкл.	вкл.	10 вкл.
Мопеди	до 50 см ³	81	65	52	42	34	27	22	18	14	11
Моторолери	до 200 см ³	83	70	57	48	40	33	28	23	19	16
Мотоцикли без коляски	до 125 см ³	91	82	75	69	62	57	51	47	43	39
	125 до 175 см ³	89	80	72	65	59	52	47	42	38	34
	175 до 350 см ³	91	84	76	70	64	59	53	49	45	41
	не менше 350 см ³	93	86	80	75	70	65	60	56	52	48
Мотоцикли з коляскою	до 350 см ³	89	80	72	65	59	52	47	42	38	34
	не менше 350 см ³	91	84	76	70	64	59	53	49	45	41

Примітки:

1. Для мототехніки, що має строк експлуатації понад 10 років, показник Г зменшується на 2 % за кожний рік експлуатації.
2. Для технічно справної мототехніки показник Г повинен становити не менше 4 %.

Додаток 6
до Методики товарознавчої експертизи
та оцінки колісних транспортних
засобів

КОРИГУВАННЯ ВАРТОСТІ КТЗ, ЩО ВВОЗЯТЬСЯ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ

Таблиця 6.1. Значення процентного показника ринкової вартості КТЗ, складових частин

КТЗ, складові частини	Строк експлуатації (у роках) ¹							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Автомобілі-самоскиди	80,0	60,5	48,5	40,0	33,0	27,5	22,5	18,0
	69,0	53,5	44,0	36,0	30,0	25,0	20,0	16,0
Автоцистерни	82,0	61,0	44,0	31,5	23,0	17,5	13,0	11,5
	71,0	51,5	37,0	27,0	20,0	15,0	12,0	10,5

Автобетонозмішувачі	87,0 77,0	68,5 60,5	53,5 47,5	42,0 37,0	32,5 28,0	24,0 21,0	19,0 17,0	15,5 14,0
Бортові платформи з автобетононасосом	91,0 84,0	77,0 70,0	64,0 58,0	52,0 46,0	40,5 35,0	30,0 25,0	21,0 18,0	16,0 14,5
Сміттєвози	90,0 80,0	70,5 61,5	53,0 45,0	38,0 31,0	25,0 20,5	17,0 14,5	12,0 10,5	9,5 8,5
Пожежні автомобілі	79	74	69	64	59	54	50	46
Автомобілі-молоковози:								
Шасі	80,0 72,0	64,5 57,0	50,0 43,5	37,0 31,0	25,5 21,0	18,0 15,0	12,5 10,5	9,0 8,0
Цистерни з високоякісної сталі V2A/V4A	90,0 82,0	75,0 69,0	63,5 58,0	53,0 48,5	45,0 41,5	39,0 37,0	35,0 33,0	31,5 29,5
Вантажні автомобілі комунального, сільськогосподарського призначення	90,0 82,5	76,0 71,0	66,0 62,0	58,0 54,0	50,0 46,0	42,5 39,0	36,0 33,0	30,0 27,0
Вантажні автомобілі лісогосподарського призначення	90,0 79,0	71,0 64,0	57,0 51,0	45,5 40,0	35,0 30,5	26,0 22,0	18,5 15,0	12,5 10,0
Бавовнозбиральні та інші комбайни	70	60	50	40	30	20	10	5
Автобуси ²	85,0 74,0	69,0 65,0	61,5 58,5	55,0 52,0	49,0 46,0	43,0 40,0	37,0 34,0	31,0 28,0
Примітка.								
Нормативні пробіги автобусів складають, тис. км:								
міські автобуси	30 60	90 120	150 180	210 240	270 300	330 360	390 420	450 480
міжміські автобуси	36 72	108 144	180 216	252 288	324 360	396 432	468 504	540 576
автобуси далекого прямування	60 120	180 240	300 360	420 480	540 600	660 720	780 840	900 960
автобуси з кількістю пасажирських місць 19 і менше	18 36	54 72	90 108	126 144	162 180	198 216	234 252	270 288
Автомобілі для житла	85,0 75,0	69,0 64,0	59,0 54,0	49,5 45,0	41,0 37,5	34,0 31,0	28,5 26,0	24,0 22,0
Стрілові вантажопідйомні крани	65	52	41	33	26	20	15	11
Тенти для вантажних автомобілів та причепів	80,0 72,0	64,5 56,5	48,5 41,5	33,5 25,5	18,0 10,0	10,0 10,0	10,0 10,0	
Автомобільні магнітоли	72,0 66,0	60,0 54,5	48,5 43,0	37,0 31,5	26,0 20,0	14,0 10,0	10,0 10,0	
Двигуни	91,0	82,0	73,0	64,0	55,0	46,0	37,0	28,0
Рушійний міст та його привод	91,0	82,0	73,0	64,0	55,0	46,0	37,0	28,0
Навісне устаткування для гідравлічних землерийних машин,	80,0 73,0	67,0 60,5	54,5 48,0	42,0 35,0	29,0 23,0	16,5 10,0		

екскаваторів								
Навісне устаткування для техніки, яка використовується в зимовий період	84,0 80,0	76,0 72,0	68,0 64,0	60,5 57,0	53,0 49,0	45,0 41,0	37,0 33,5	29,0 25,5
Навісне устаткування для спеціальних машин (косарки, лебідки тощо)	80,0 75,0	70,5 66,0	61,5 56,5	52,0 47,5	43,0 38,0	33,5 29,0	24,0 19,6	15,0 10,0
Шасі вантажного автомобіля	61	45	35	28	23	18	14	11
Холодильні установки	80,0 72,0	64,5 57,0	50,0 43,5	38,0 33,5	29,0 25,5	22,5 20,0	17,0 14,5	12,5 10,0
Кузови з пластикових матеріалів	85,0 78,5	73,0 68,0	63,0 58,0	53,5 49,0	45,0 41,5	38,0 34,5	31,0 28,0	25,0 22,0
Змінні кузови-фургони:								
із сталі	80,0 69,5	62,0 55,5	49,5 44,5	39,5 35,0	30,5 27,0	23,5 21,0	18,5 17,0	15,0 14,0
з алюмінієвих сплавів	85,0 73,5	67,0 63,0	59,0 55,0	51,5 48,0	44,5 41,0	38,0 34,5	31,5 28,5	25,5 23,0
з багатошарової фанери із склопластиковим покриттям (Plywood)	87,0 76,5	70,0 66,0	62,0 58,0	54,5 51,0	48,0 44,5	41,5 38,0	35,0 32,5	29,5 27,0
Кузови із зсувним боковим тентом (Curtainsider)	85,0 78,0	71,5 65,5	60,0 55,0	50,0 46,0	42,0 39,0	36,5 34,0	32,0 30,0	28,0 26,5
Причепи, напівпричепи з бортовою платформою	81,0 71,5	64,5 59,0	55,0 51,0	47,5 44,0	41,0 38,0	35,0 32,5	30,5 28,5	26,5 25,0
Причепи, напівпричепи-самоскиди	80,0 70,0	63,0 58,0	54,0 50,0	46,5 42,5	39,0 36,0	33,0 30,5	28,0 26,0	24,5 23,0
Контейнери	87,0 78,0	72,0 67,0	62,0 57,5	53,5 49,5	45,5 41,5	38,0 34,5	31,0 27,5	24,5 21,0
Причепи, напівпричепи з кузовом-цистерною з алюмінієвих сплавів	86,0 79,0	73,0 67,0	61,5 56,0	51,0 46,0	42,0 38,5	35,0 32,0	29,0 26,0	23,0 20,0
Причепи, напівпричепи з кузовом-цистерною з високоякісної сталі V2A/V4A	86,0 80,0	74,0 68,5	64,0 59,5	55,5 52,0	48,5 45,0	42,0 39,0	36,0 33,0	30,0 27,0
Автокемпінги	85,0 75,0	69,0 64,0	59,0 54,0	49,5 45,0	41,0 37,5	34,0 31,0	28,5 26,0	24,0 22,0
Причепи для житла	86,0 76,0	70,0 66,0	62,0 58,0	54,5 51,0	48,0 45,0	42,0 39,5	36,5 34,5	32,0 30,0

КТЗ, складові частини	Строк експлуатації (у роках)
------------------------------	-------------------------------------

	1	2	3	4	5	6	7	8
Причепи для легкових КТЗ:								
алюмінієві чи з оцинкованої сталі	82,0 74,0	68,0 63,0	58,5 54,0	51,0 48,0	45,5 43,0	40,5 38,0	35,5 33,0	30,5 28,5
інші	82,0 74,0	68,0 63,0	58,5 54,0	51,0 48,0	44,5 41,0	38,0 35,0	32,0 29,0	26,5 24,0
Причепи для торгівлі:								
закускою і грилем	91,0 84,5	78,5 73,5	68,5 64,0	59,0 54,5	50,0 46,0	42,0 38,0	34,5 31,0	27,5 24,0
випічкою (з холодильним прилавками)	91,0 84,5	79,0 75,0	71,0 67,0	63,0 59,0	55,0 51,0	42,0 38,0	34,5 31,0	27,5 24,0
напоями (з холодильними установками чи без них)	91,0 85,0	79,5 74,0	69,0 64,5	60,5 57,0	53,0 50,0	47,0 44,5	42,0 39,5	37,5 35,5

¹ У разі двох значень у стовпці таблиці верхнє значення відповідає першому півріччю, а нижнє - другому.

² Нормативний пробіг автобусів іноземного виробництва наведено у таблиці 6.2.

Таблиця 6.2. Коефіцієнт коригування ринкової вартості Гк автобусів іноземного виробництва за величиною пробігу

Значення Гк, %		Різниця між фактичним і нормативним пробігом, тис. км			
величина пробігу менша за нормативну	величина пробігу перевищує нормативну	міські автобуси	міжміські автобуси	автобуси далекого прямування	автобуси з кількістю місць 19 і менше
+1,0	-1,5	10	12	20	6
+2,0	-3,0	20	24	40	12
+3,0	-4,5	30	36	60	18
+4,0	-6,0	40	48	80	24
+5,5	-7,5	50	60	100	30
+6,5	-9,0	60	72	120	36
+7,5	-10,5	70	84	140	42
+8,5	-12,0	80	96	160	48
+9,0	-13,0	90	108	180	54
+10,0	-14,0	100	120	200	60

+10,5	-15,0	110	132	220	66
+11,0	-16,0	120	144	240	72

Таблиця 6.3. Рекомендована вартість однієї нормо-години ремонтних робіт для КТЗ, які ввозяться на митну територію України

Країна-експортер, з якої КТЗ ввозиться на митну територію України	Вартість робіт за їх видами, євро			
	механічні роботи	кузовні роботи	фарбувальні роботи	загальна вартість однієї нормо-години ремонтних робіт
Німеччина:				
легкові КТЗ	40,6	44,7	50,7	45
вантажні КТЗ	42,4	44,7	50,7	46
Іспанія	23,3	21,5	28,1	24
Італія	20,2	19,0	19,4	20
Великобританія	44	25,1	25,1	31
Бельгія	24,8	24,5	24,8	25
Нідерланди	32,2	32,2	32,2	32
Швейцарія	44,7	45,5	45	45
США	60*	60*	60*	60*

* У доларах США.

Додаток 7
до Методики товарознавчої експертизи
та оцінки колісних транспортних засобів

ОЦІНОЧНА ТРУДОМІСТКІСТЬ ВІДНОВЛЮВАЛЬНОГО РЕМОНТУ СКЛАДОВИХ ЧАСТИН КУЗОВІВ, КАБІН ТА РАМ КТЗ

Оціночна трудомісткість застосовується винятково для визначення вартості матеріальної шкоди, заподіяної власнику КТЗ.

Оціночна трудомісткість (далі - трудомісткість) є усередненою (аналітично встановленою) нормою часу на проведення відновлювального ремонту кузовів, кабін та рам КТЗ виконавцем ремонту будь-якої форми власності і підпорядкованості (далі - виконавець), що здійснюється в нормальних умовах праці (далі - нормальні умови).

Нормальні умови передбачають:

- а) виробничі приміщення, в яких забезпечені відповідні законодавству умови праці працівників;
- б) професійно підготовлений і відповідний вимогам стосовно виконуваного ремонту персонал;
- в) технологічну документацію, затверджену в установленому порядку, яка забезпечує дотримання вимог стосовно безпечного виконання робіт, гарантування безпечності конструкції та інших споживчих властивостей відремонтованого кузова (кабіни) КТЗ чи його складників за мінімального обсягу операцій розбирання КТЗ, його складників;
- г) виконання процесів ремонту згідно з вимогами технологічної документації і законодавства: вчасно надані ремонтнику на робочому місці необхідна нормативно-технічна документація, відповідні вимогам засоби ремонту (устаткування, робочий інструмент, зокрема засоби вимірювальної техніки, основні й допоміжні матеріали, запасні частини);
- г) норми чисельності та норми виробітку ремонтників, встановлені відповідно до законодавства.

Трудомісткість при інших умовах праці виконавця для визначення вартості матеріальної шкоди, заподіяної власнику КТЗ, не застосовується.

Якщо виконавець застосовує офіційно надані виробником КТЗ норми трудомісткості ремонту пошкодженого кузова (кабіни) КТЗ чи його складників у визначених цим виробником умовах ремонту, використовують норми виробника (за умови надання зазначених норм експерту).

Трудомісткість ремонту пошкодженої складової частини кузова, рами чи kabіни КТЗ розраховується виходячи з її належності до певної з груп, що зазначені в таблицях 6.1 - 6.10 додатка 6, та площі пошкодження.

Належність складової до певної групи обумовлена конструкцією цієї складової (плоска поодинокі панель, з'єднання панелей з утворенням внутрішньої та зовнішньої частин, сфероподібна конструкція, коробчаста чи трубчата конструкція тощо), розташуванням складової (доступність її поверхонь для ремонтних дій), товщиною та видом матеріалу складника, належністю до певного типу КТЗ. Складові кузова, рами, kabіни, що не наведені в цьому додатку, мають бути віднесені до певної групи виходячи з їх класифікаційних ознак з врахуванням номенклатури складових, зазначених у кожній таблиці як приклад.

Трудомісткість ремонту визначається за площею пошкодження, що підлягає ремонту (у дм²), чи за довжиною пошкодження в погонних сантиметрах (зазначається в таблиці окремо).

До вибраного значення трудомісткості ремонту слід додати значення трудомісткості, яке обумовлено ускладненнями ремонту внаслідок особливості самого пошкодження, його розташування та особливості конструкції пошкодженої складової. Вказані ускладнення пов'язані зі збільшенням трудомісткості кузовного ремонту внаслідок різних чинників, зокрема: наявності різких меж пошкодження, таких як заломы з утворенням різких перепадів висот (або висот і напрямків), гофри, гострі кути та інші особливості характеру деформації; розташування пошкоджень у місцях нероз'ємного з'єднання з іншими складовими, в зонах розташування ребер жорсткості, на перехідних поверхнях, у важкодоступному місці; необхідності застосування для відновлення газополуменевого нагрівання, зварювання.

Додаткове значення трудомісткості ремонту наведені в таблиці по кожній групі складових.

За наявності декількох пошкоджень їх площа або довжина розраховується окремо, а потім складається разом.

Визначаючи нормо-годину ремонтних робіт, слід виходити з того, що зазначені у таблицях складові виготовлені зі сталі, якщо не зазначено інше.

У разі визначення площі пошкодження, що підлягає кузовному ремонту, слід враховувати, що фактична межа відновлення деформації, як правило, починається на 5 - 7 см раніше, ніж видима людським оком межа.

Таблиця 7.1. Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту панелей несівних каркаса кузова автомобілів легкових, вантажних і вантажопасажирських, що виготовлені на базі легкових, з повною масою не більше 3500 кг

Площа пошкодження, дм ²	Трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, нормо-години	Площа пошкодження, дм ²	Трудомісткість ремонту, нормо-години
Панелі несівні каркаса кузова: поличка задка; щит передка; панель боковини внутрішня, внутрішні підсилювачі, з'єднувачі боковини; панель бокова передка; бризковик крила переднього; панель підлоги салону чи підлоги задньої; арка заднього колеса зовнішня чи внутрішня; коробка притоку повітря, надставка щитка передка				
0 - 1 вкл.*	0,5	0,9 - якщо пошкодження розташовано в районі з'єднання, виконаної	25 - 26 вкл.	4,0
1 - 2 вкл.	1,2		26 - 27 вкл.	4,1
2 - 3 вкл.	1,6		27 - 28 вкл.	4,2
3 - 4 вкл.	1,8		28 - 29 вкл.	4,3
4 - 5 вкл.	1,9		29 - 30 вкл.	4,4

5 - 6 вкл.	2,0	зварюванням;	30 - 31 вкл.	4,5	
6 - 7 вкл.	2,1		0,9 - якщо пошкодження розташовано на геометрично складній поверхні змінної кривини;	31 - 32 вкл.	4,6
7 - 8 вкл.	2,2	32 - 33 вкл.		4,7	
8 - 9 вкл.	2,3	33 - 34 вкл.		4,8	
9 - 10 вкл.	2,4	1,5 - якщо поверхня пошкодження має згин з утворенням різких змін форми за висотою і напрямком, гофри чи складки з гострими кутами;	34 - 35 вкл.	4,9	
10 - 11 вкл.	2,5		35 - 36 вкл.	5,0	
11 - 12 вкл.	2,6		36 - 37 вкл.	5,1	
12 - 13 вкл.	2,7		37 - 38 вкл.	5,2	
13 - 14 вкл.	2,8		38 - 39 вкл.	5,3	
14 - 15 вкл.	2,9		39 - 40 вкл.	5,3	
15 - 16 вкл.	3,0		40 - 41 вкл.	5,4	
16 - 17 вкл.	3,1		41 - 42 вкл.	5,4	
17 - 18 вкл.	3,2		42 - 43 вкл.	5,5	
18 - 19 вкл.	3,3		43 - 44 вкл.	5,5	
19 - 20 вкл.	3,4	44 - 45 вкл.	5,6		
20 - 21 вкл.	3,5	1,5 - якщо доступ до пошкодження утруднений;	45 - 46 вкл.	5,6	
21 - 22 вкл.	3,6		46 - 47 вкл.	5,7	
22 - 23 вкл.	3,7		47 - 48 вкл.	5,7	
23 - 24 вкл.	3,8		48 - 49 вкл.	5,7	
24 - 25 вкл.	3,9		1,5 - якщо пошкодження розташовано на складовій, яка у поєднанні з іншими кузовними складовими утворює коробчасту конструкцію	49 - 50 вкл.	5,8

* Вкл. - тут і далі включно.

Таблиця 7.2. Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту крила переднього автомобілів легкових, вантажних і вантажопасажирських, що виготовлені на базі легкових, з повною масою не більше 3500 кг

Площа пошкодження, дм ²	Трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, нормо-години	Площа пошкодження, дм ²	Трудомісткість ремонту, нормо-години
крило переднє				
0 - 1 вкл.	0,5	0,9 - якщо поверхня пошкодження має	15 - 16 вкл.	3,2
1 - 2 вкл.	0,9		16 - 17 вкл.	3,3

2 - 3 вкл.	1,2	згин з утворенням різких змін форми за висотою і напрямком, гофри чи складки з гострими кутами; 1,2 - якщо пошкодження розташовано на геометрично складній поверхні змінної кривини; 0,7 - якщо доступ до пошкодження утруднений;	17 - 18 вкл.	3,4
3 - 4 вкл.	1,4		18 - 19 вкл.	3,5
4 - 5 вкл.	1,7		19 - 20 вкл.	3,6
5 - 6 вкл.	2,1		20 - 21 вкл.	3,7
6 - 7 вкл.	2,2		21 - 22 вкл.	3,8
7 - 8 вкл.	2,3		22 - 23 вкл.	3,9
8 - 9 вкл.	2,4		23 - 24 вкл.	4,0
9 - 10 вкл.	2,5		24 - 25 вкл.	4,1
10 - 11 вкл.	2,6		25 - 26 вкл.	4,2
11 - 12 вкл.	2,7		26 - 27 вкл.	4,3
12 - 13 вкл.	2,8		27 - 28 вкл.	4,4
13 - 14 вкл.	3,0		28 - 29 вкл.	4,5
14 - 15 вкл.	3,1		1,2 - якщо пошкодження розташовано в районі з'єднання з іншою складовою, а границя з'єднання має складну геометричну форму	29 - 30 вкл.

Таблиця 7.3. Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту оперення та зовнішніх панелей каркаса кузова автомобілів легкових, вантажних і вантажопасажирських, що виготовлені на базі легкових, з повною масою не більше 3500 кг, мікроавтобусів з кількістю місць для сидіння не більше 17 з водієм

Площа пошкодження, дм ²	Трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, якщо поверхня пошкодження має згин з утворенням різких змін форми за висотою і напрямком, гофри чи складки з гострими кутами, нормо-години
Оперення та зовнішні панелі каркаса кузова: панель даху, панель даху бокова; панель боковини задня зовнішня (крило заднє);			

панель передня;
двері передні чи задні, двері задка;
кришка багажника;
капот;
панелі боковини одноповерхових автобусів з числом місць для сидіння не більше сімнадцяти, включаючи місце водія (мікроавтобусів);
панель задня

0 - 1 вкл.	0,5		0,4
1 - 2 вкл.	1,1		0,4
2 - 3 вкл.	1,3		0,4
3 - 4 вкл.	1,5		0,4
4 - 5 вкл.	1,7		0,5
5 - 6 вкл.	1,9		0,5
6 - 7 вкл.	2,1		0,5
7 - 8 вкл.	2,3		0,5
8 - 9 вкл.	2,5		0,6
9 - 10 вкл.	2,7		0,6
10 - 11 вкл.	2,9		0,6
11 - 12 вкл.	3,1	1,0 - якщо пошкодження розташовано в районі з'єднання, виконаної зварюванням;	0,7
12 - 13 вкл.	3,3		0,7
13 - 14 вкл.	3,5		0,8
14 - 15 вкл.	3,7	1,2 - якщо пошкодження розташовано на геометрично складній поверхні змінної кривини;	0,8
15 - 16 вкл.	3,9		0,9
16 - 17 вкл.	4,1		0,9
17 - 18 вкл.	4,3	1,5 - якщо доступ до пошкодження утруднений;	1,0
18 - 19 вкл.	4,5		1,0
19 - 20 вкл.	4,7	1,5 - у разі пошкодження складової, що виготовлена з алюмінієвого сплаву	1,1
20 - 21 вкл.	4,9		1,1
21 - 22 вкл.	5,1		1,2
22 - 23 вкл.	5,3		1,3
23 - 24 вкл.	5,5		1,3
24 - 25 вкл.	5,7		1,4
25 - 26 вкл.	5,9		1,4
26 - 27 вкл.	6,1		1,5
27 - 28 вкл.	6,3		1,5
28 - 29 вкл.	6,5		1,6
29 - 30 вкл.	6,7		1,6

30 - 31 вкл.	6,9		1,7
31 - 32 вкл.	7,1		1,7
32 - 33 вкл.	7,3		1,8
33 - 34 вкл.	7,4		1,8
34 - 35 вкл.	7,5		1,9
35 - 36 вкл.	7,6		1,9
36 - 37 вкл.	7,7		2,0
37 - 38 вкл.	7,8		2,0
38 - 39 вкл.	7,9		2,3
39 - 40 вкл.	8,0		2,6
40 - 41 вкл.	8,1		2,9
41 - 42 вкл.	8,2		3,1
42 - 43 вкл.	8,3		3,4
43 - 44 вкл.	8,4		3,7
44 - 45 вкл.	8,5		4,0
45 - 46 вкл.	8,6		4,2
46 - 47 вкл.	8,7		4,4
47 - 48 вкл.	8,8		4,6
48 - 49 вкл.	8,9		4,8
49 - 50 вкл.	9,0		5,0

Таблиця 7.4. Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту поперечин, що не мають коробчастої конструкції, автомобілів легкових, вантажних і вантажопасажирських, що виготовлені на базі легкових, з повною масою не більше 3500 кг

Площа пошкодження, погонні см	Трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, нормо-години
<p>Поперечини, що не мають коробчастої конструкції: поперечини: даху, рамки радіатора верхньої; стояки рамки радіатора; панель рами вітрового вікна, заднього вікна (нижня, верхня частини)</p>		
0 - 10 вкл.	0,5	0,5 - якщо пошкодження розташовано в районі з'єднання, виконаної зварюванням;
10 - 20 вкл.	0,9	
20 - 30 вкл.	1,2	

30 - 40 вкл.	1,6	1,5 - якщо пошкодження розташовано на геометрично складній поверхні змінної кривини;
40 - 50 вкл.	2,0	1,0 - якщо доступ до пошкодження утруднений; 0,5 - якщо поверхня пошкодження має згин з утворенням різких змін форми за висотою і напрямком, гофри чи складки з гострими кутами

Таблиця 7.5. Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту поперечин, що мають коробчасту конструкцію, автомобілів легкових, вантажних і вантажопасажирських, що виготовлені на базі легкових, з повною масою не більше 3500 кг

Площа пошкодження, погонні см	Трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, нормо-години
Поперечини, повздовжні та поперечні балки, що мають коробчасту конструкцію: пороги в зборі з внутрішнім підсилювачем, накладкою, з'єднувачем; стояк вітрового вікна в зборі з внутрішнім підсилювачем, накладкою; стояк дверей передніх в зборі з внутрішнім підсилювачем, накладкою; стояк центральний в зборі з внутрішнім підсилювачем, накладкою; лонжерони передні в зборі з підсилювачем; лонжерони підлоги кузова передні, середні, задні, поперечини підлоги; балки основи, каркаса підлоги кузова - поздовжні чи поперечні; підсилювач бампера передній, задній		
0 - 10 вкл.	3,0	1,0 - якщо максимальний лінійний розмір поперечного перерізу складової у місці пошкодження - 50 - 100 мм; 2,0 - якщо максимальний лінійний розмір поперечного перерізу складової у місці пошкодження більше 100 мм;
10 - 20 вкл.	4,0	
20 - 30 вкл.	5,0	
30 - 40 вкл.	5,5	
40 - 50 вкл.	6,0	2,0 - якщо поверхня пошкодження має згин з утворенням різких змін форми за висотою і напрямком, гофри чи складки з гострими кутами; 1,0 - якщо пошкодження розташовано на складовій, що виготовлена зі сталі товщиною більше 1,0 мм; 0,7 - у разі усунення пошкодження складової з алюмінієвого сплаву без застосування нагріву; 1,0 - у разі усунення пошкодження складової з алюмінієвого сплаву із застосуванням нагріву

Таблиця 7.6. Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту оперення та панелей кабіни, каркаса кузова автомобілів вантажних з повною масою більше 3500 кг, автобусів з кількістю місць для сидіння більше 17 з водієм

Площа пошкодження, дм ²	Трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, якщо поверхня пошкодження має згин з утворенням різких змін форми за висотою і напрямком, гофри чи складки з гострими кутами, нормо-години
<p>Оперення, панелі кабіни та каркаса кузова: панелі даху; панелі боковини - кутові панелі кузовів фургонів; панелі боковини - кутові панелі автобусів; панелі передня, задня; двері; панель кришок мотовідсіку, багажних в'їздів, інструментальних в'їздів; капот; розширювач крила, арки; щит передка; панель бокова передка; крила передні, арка коліс; поперечні панелі каркаса основи автобусів; панель підлоги</p>			
0 - 1 вкл.	0,5	<p>0,5 - якщо пошкодження розташовано в районі з'єднання, виконаної зварюванням;</p> <p>0,9 - якщо пошкодження розташовано на геометрично складній поверхні змінної кривини;</p> <p>1,0 - якщо доступ до пошкодження утруднений;</p> <p>1,0 - якщо пошкодження розташовано на складовій, що належить до несучої частини</p>	0,3
1 - 2 вкл.	0,9		0,6
2 - 3 вкл.	1,1		0,9
3 - 4 вкл.	1,3		1,2
4 - 5 вкл.	1,5		1,2
5 - 6 вкл.	1,7		1,2
6 - 7 вкл.	1,9		1,2
7 - 8 вкл.	2,1		1,3
8 - 9 вкл.	2,3		1,3
9 - 10 вкл.	2,5		1,3
10 - 11 вкл.	2,7		1,3
11 - 12 вкл.	2,9		1,4

12 - 13 вкл.	3,1	<p>кузова;</p> <p>1,0 - якщо пошкодження розташовано в районі з'єднання з іншою складовою, а границя з'єднання має складну геометричну форму;</p> <p>0,6 - якщо пошкодження розташовано на складовій, що виготовлена зі сталі товщиною більше 1,0 мм;</p> <p>0,9 - у разі усунення пошкодження складової з алюмінієвого сплаву із застосуванням нагріву</p>	1,4
13 - 14 вкл.	3,3		1,4
14 - 15 вкл.	3,5		1,4
15 - 16 вкл.	3,7		1,6
16 - 17 вкл.	3,9		1,6
17 - 18 вкл.	4,1		1,6
18 - 19 вкл.	4,3		1,8
19 - 20 вкл.	4,5		1,8
20 - 21 вкл.	4,8		1,8
21 - 22 вкл.	5,2		2,0
22 - 23 вкл.	5,6		2,0
23 - 24 вкл.	6,0		2,0
24 - 25 вкл.	6,5		2,0
25 - 26 вкл.	7,5		2,2
26 - 27 вкл.	8,5		2,2
27 - 28 вкл.	9,5		2,2
28 - 29 вкл.	10,5		2,2
29 - 30 вкл.	12,0		2,4
30 - 31 вкл.	13,3		2,4
31 - 32 вкл.	13,5		2,4
32 - 33 вкл.	13,6		2,4
33 - 34 вкл.	13,7		2,6
34 - 35 вкл.	13,8		2,6
35 - 36 вкл.	13,9		2,6
36 - 37 вкл.	14,0		2,6
37 - 38 вкл.	14,1		2,8
38 - 39 вкл.	14,2		2,8
39 - 40 вкл.	14,3		2,8
40 - 41 вкл.	14,4		2,8
41 - 42 вкл.	14,5		2,8
42 - 43 вкл.	14,6		3,0
43 - 44 вкл.	14,7		3,0
44 - 45 вкл.	14,8		3,0
45 - 46 вкл.	14,9		3,0
46 - 47 вкл.	15,0		3,0

47 - 48 вкл.	15,1		3,0
48 - 49 вкл.	15,2		3,0
49 - 50 вкл.	15,3		3,0

Таблиця 7.7. Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту бампера з підсилювачем, сходин автомобілів вантажних з повною масою більше 3500 кг, автобусів

Площа пошкодження, погонні см	Трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, нормо-години
бампер передній, задній; підсилювач бампера переднього, заднього; підніжка, сходи		
0 - 10 вкл.	0,5	1,0 - якщо пошкодження розташовано на складовій, що виготовлена зі сталі товщиною 1,5 - 2,0 мм;
10 - 20 вкл.	1,3	
20 - 30 вкл.	1,7	1,5 - якщо пошкодження розташовано на складовій, що виготовлена зі сталі товщиною більше 2,0 мм;
30 - 40 вкл.	2,1	
40 - 50 вкл.	2,5	2,5 - якщо поверхня пошкодження має згин з утворенням різких змін форми за висотою і напрямком, гофри чи складки з гострими кутами;
50 - 60 вкл.	2,9	
60 - 70 вкл.	3,3	
70 - 80 вкл.	4,0	1,5 - якщо максимальний лінійний розмір поперечного перерізу складової у місці пошкодження більше 100 мм;
80 - 90 вкл.	5,0	2,0 - у разі усунення пошкодження складової з алюмінієвого сплаву

Таблиця 7.8. Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту складових рамної конструкції автомобілів легкових, вантажних, автобусів, причепів, напівпричепів

Площа пошкодження, погонні см	Трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, нормо-години
Складові рамної конструкції: лонжерони рами; поперечини рами; косяки, розкоси рами		

0 - 10 вкл.	2,0	<p>2,5 - якщо пошкодження розташовано на складовій, що виготовлена зі сталі товщиною 1,5 - 2,0 мм;</p> <p>3,5 - якщо пошкодження розташовано на складовій, що виготовлена зі сталі товщиною більше 2,0 мм;</p> <p>2,0 - якщо максимальний лінійний розмір поперечного перерізу складової у місці пошкодження більше 150 мм;</p> <p>2,0 - у разі усунення пошкодження складової з алюмінієвого сплаву</p>
10 - 20 вкл.	3,0	
20 - 30 вкл.	4,0	
30 - 40 вкл.	5,0	
40 - 50 вкл.	6,0	
50 - 60 вкл.	7,0	
60 - 70 вкл.	8,0	
70 - 80 вкл.	9,0	
80 - 90 вкл.	11,0	

Таблиця 7.9. Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту елементів жорсткості кузова автомобілів вантажних, автобусів, причепів, напівпричепів, окрім наведених у таблиці 7.8

Площа пошкодження, погонні см	Трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту на одне пошкодження у вигляді згину складника, нормо-години	
		зі сталі	з алюмінієвого сплаву
<p>Елементи жорсткості кузова: вертикальні, поперечні, поздовжні та навскісні профільні елементи зварного каркаса кузова автобуса, його ферм; поздовжні та поперечні балки платформи кузовів, стояки бортів причіпного складу та вантажних автомобілів; металеві борти, платформи вантажних автомобілів та причіпного складу Додаткова трудомісткість ремонту елементів жорсткості кузова не нараховується.</p>			
0 - 10 вкл.	0,5	1,2	2,0
10 - 20 вкл.	1,0	1,4	2,3
20 - 30 вкл.	1,8	1,6	2,5
30 - 40 вкл.	2,2	1,8	2,7
40 - 50 вкл.	2,6	2,0	3,0
50 - 60 вкл.	3,0	2,3	3,3
60 - 70 вкл.	3,5	2,5	3,5
70 - 80 вкл.	4,0	2,7	3,7
80 - 90 вкл.	4,5	2,9	4,0
90 - 100 вкл.	5,0	3,1	4,3
100 - 110 вкл.	5,5	3,6	4,6

110 - 120 вкл.	6,0	4,1	4,9
120 - 130 вкл.	6,5	4,6	5,5
130 - 140 вкл.	7,0	5,0	6,0
140 - 150 вкл.	7,0	6,0	7,0

Таблиця 7.10. Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту дрібних складових, що виконані з металу, окрім алюмінієвого сплаву, і не увійшли до таблиць 7.1 - 7.9 легкових, вантажних автомобілів, автобусів, причепів, напівпричепів, а також мототехніки

Площа пошкодження, погонні см	Трудомісткість ремонту, нормо-години	Додаткова трудомісткість ремонту, нормо-години
<p>Складові, що виконані з металу, окрім тих, що виготовлені з алюмінієвого сплаву, легкових, вантажних автомобілів, автобусів, причепів, напівпричепів:</p> <p>захисна пластина картера двигуна; щиток брудозахисний з кронштейном; бризковик двигуна; поперечина кріплення панелі приладів; косинка - з'єднувач лонжерона з підлогою; державний номерний знак, інші схожі складові за умови їх виготовлення з листового металу, катаного металевго прута діаметром поперечного перерізу не більше 20 мм, труби круглої металевго тонкостінної діаметром поперечного перерізу не більше 60 мм, профілю, виготовленого з металу товщиною не більше 3 мм, а найбільша грань у поперечному перерізі становить не більше 60 мм.</p>		
<p>Складові мототехніки, що виконані з металу, окрім тих, що виготовлені з алюмінієвого сплаву:</p> <p>облицювальна накладка вихлопної труби; облицювання переднє, заднє (металеве) та його кріплення; тримач скла вітрового, номерного знака, труби випускної; металева частина багажника; опора для ноги; зупиночна опора; кріплення акумуляторної батареї, фари, ліхтаря; щиток брудозахисний (передній, задній), ручка заднього сидіння; бокова підніжка; боковина коляски; підлога коляски; захисний щиток ланцюга</p>		
0 - 10 вкл.	0,1	<p>0,8 - якщо пошкодження розташовано на геометрично складній поверхні змінної кривини;</p> <p>1,5 - якщо пошкодження розташовано на складовій, що виготовлена зі сталі товщиною більше 3,0 мм</p>
10 - 20 вкл.	0,2	
20 - 30 вкл.	0,2	
30 - 40 вкл.	0,2	
40 - 50 вкл.	0,2	
50 - 60 вкл.	0,3	
60 - 70 вкл.	0,3	
70 - 80 вкл.	0,3	
80 - 90 вкл.	0,3	

Приклади визначення трудомісткості ремонту:

1. Автомобіль легковий має пошкодження крила переднього у вигляді залишкової деформації у верхній частині посередині крила з трьома лініями перегину: напочатку, вкінці та посередині деформованої площі. Площа деформації, що підлягає кузовному ремонту, охоплюється прямокутником з довжиною сторін 45 та 47 см.

Площа деформації: $47 \text{ см} \cdot 45 \text{ см} = 2115 \text{ см}^2 = 21,15 \text{ дм}^2$.

У таблиці 7.2 "Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту крила переднього автомобілів легкових, вантажних і вантажопасажирських, що виготовлені на базі легкових, з повною масою не більше 3500 кг" значенню площі пошкодження в інтервалі 21 - 22 дм² відповідає норма трудомісткості ремонту крила - 3,8 нормо-години.

Наявність ліній перегину (одне місце) для даної групи складових становить 0,90 нормо-години.

Загальна трудомісткість кузовного ремонту крила: $3,8 + 0,90 = 4,7$ нормо-години.

2. Автомобіль вантажний має пошкодження сталевої балки рами у вигляді деформації зі згином. Ремонт підлягає ділянка завдовжки 45,3 см. Коробчаста балка вироблена з сталі товщиною близько 1,7 мм і має в поперечному перерізі максимальний розмір близько 155 мм.

У таблиці 7.8 "Оціночна трудомісткість відновлювального ремонту складових рамної конструкції автомобілів легкових, вантажних, автобусів, причепів, напівпричепів" значенню поверхні пошкодження в інтервалі 40 - 50 погонних см відповідає норма трудомісткості ремонту рами - 6,0 нормо-години.

Трудомісткість ремонту балки $6,0 + 2,0 + 2,5 = 10,5$ нормо-години,

де: 2,5 - додаткова трудомісткість ремонту деталі товщиною 1,5 - 2,0 мм;

2,0 - додаткова трудомісткість ремонту через пошкодження балки, що має у перерізі максимальний лінійний розмір більше 150 мм.

Додаток 8
до Методики товарознавчої експертизи
та оцінки колісних транспортних
засобів

ПЕРЕЛІК РЕКОМЕНДОВАНИХ¹ НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ, МЕТОДИЧНОЇ, ДОВІДКОВОЇ ЛІТЕРАТУРИ² ТА КОМП'ЮТЕРНИХ БАЗ ДАНИХ З ПРОГРАМНИМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯМ³

1. Періодичний довідник "Бюлетень автотоварознавця". - ДНДІСЕ, ІОЦ СЕУ, Донецьк.
2. Періодичний довідник "Збірник цін на запасні частини". - Корпорація "УкрАВТО", Київ.
3. Періодичний довідник "Отпускные цены на автотранспортные средства, трактора, автомобильные и тракторные двигатели, мотоциклы, краны". - НАМІ, Російська Федерація.
4. Періодичний довідник "PKW-Spezial". - DAT Marktspiegel, Німеччина.
5. Періодичний довідник "Lastkraftwagen/Transporter". - DAT-Marktspiegel, Німеччина.
6. Періодичний довідник "PKW-Zweirad". - DAT-Marktspiegel, Німеччина.
7. Періодичний довідник "Red Book". - CAP Motor Research, Великобританія.
8. Періодичний довідник "Travel Trailer Guide". - Kelley Blue Book Auto market report, США.
9. Періодичний довідник "Motorcycle Guide". - Kelley Blue Book Auto market report, США.
10. Періодичний довідник "SuperSCHWACKE". - Eurotax, Швейцарія.
11. Періодичний довідник "Nutzfahrzeuge". - Eurotax, Швейцарія.
12. Періодичний довідник "Trailer Tax". - Eurotax, Швейцарія.
13. Періодичний довідник "Zweirad". - Eurotax, Швейцарія.
14. Періодичний довідник "Landmaschinen". - Eurotax, Швейцарія.
15. Періодичний довідник "Used Car Guide". - Kelley Blue Book Auto market report, США.
16. Комплект періодичних довідників "Collision estimating guide domestic". - Mitchell, США.
17. Періодичний довідник "N. A. D. A. Official used car guide". - N. A. D. A., США.
18. Періодичний довідник "Auto-ident". - Eurotax, Швейцарія.
19. Періодичний довідник "Lackierung". - Eurotax, Швейцарія.
20. Періодичний довідник "Каталог двигунів". - ІОЦ СЕУ, Донецьк.
21. Довідники "Європа", "Азія", "Америка". - "Прайс-Н", Російська Федерація.
22. Довідник "Идентификация автомобилей". - "Прайс-Н", Російська Федерація, 2002.

23. "Справочник по идентификации автомобилей". - ПрайсСофт, Російська Федерація.
24. "Науково-методичний довідник по товарознавчій оцінці транспортних засобів". - ДНДІСЕ, ІОЦ СЕУ, Донецьк.
25. "Установление фактических данных об автомобилях методами криминалистических экспертиз". - Прохоров-Лукин Г. В., К., 2000.
26. Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 N 1306.
27. Пояснення до Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності (Пояснення до УКТЗЕД), затверджені наказом Державної митної служби України від 31.04.2004 N 68 (у редакції наказу Державної митної служби України від 28.11.2007 N 1006).
28. Зведена резолюція про конструкцію транспортних засобів (СР.3) - (TRANS/WP. 29/78 Rev. 1 від 11 серпня 1997 р. - документ Європейської економічної комісії ООН).
29. Порядок перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.08.2008 N 974, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 01.09.2008 за N 794/15485.
30. ДСТУ 2219-93 "Шини пневматичні. Конструкція. Терміни та визначення".
31. ДСТУ 2302-93 "Батареї акумуляторні свинцеві стартерні. Приймання до ремонту і видача".
32. ДСТУ 2322-93 "Автомобілі легкові відремонтовані. Загальні технічні умови".
33. ДСТУ 2323-93 "Автомобілі легкові і мототехніка. Передпродажна підготовка. Порядок".
34. ДСТУ 2324-93 "Автомобілі легкові. Кузови. Приймання до ремонту і видача після ремонту".
35. ДСТУ 2518-94 "Автотранспортні засоби. Несівні системи автомобілів. Терміни та визначення".
36. ДСТУ 2885-94 "Автотранспортні засоби. Автомобілі легкові. Типи кузовів. Терміни та визначення".
37. ДСТУ 2886-94 "Автотранспортні засоби. Гальмівні властивості. Терміни та визначення".
38. ДСТУ 2925-94 "Якість продукції. Оцінювання якості. Терміни та визначення".
39. ДСТУ 3649-97 "Засоби транспортні дорожні. Експлуатаційні вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю".

40. ДСТУ 3850-99 "Засоби транспортні дорожні. Причепи та напівпричепи спеціалізовані. Загальні технічні умови".
41. ДСТУ 4121-2002 "Метали чорні вторинні. Загальні технічні умови".
42. ГОСТ 7593-80 "Покрытия лакокрасочные грузовых автомобилей. Технические требования".
43. ГОСТ 9.032-74 "Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Группы, технические требования и обозначения".
44. ГОСТ 9.105-80 "Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Классификация и основные параметры методов окрашивания".
45. ГОСТ 9.402-80 "Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Подготовка металлических поверхностей перед окрашиванием".
46. "Трудоемкости работ (услуг) по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ и их модификаций". - АО "АвтоВАЗ", Тольятті.
47. "Сборники нормативов трудоемкостей на предпродажную подготовку, техническое обслуживание и ремонт автомобилей "ГАЗ". - ЗАО "ГАЗтехсервис".
48. "Типовые нормы времени на ремонт грузовых автомобилей марок ГАЗ, ЗИЛ и КАЗ с карбюраторными двигателями, МАЗ, КамАЗ, КраЗ с дизельными двигателями и их агрегатов, автобус ПАЗ-652".
49. РД 37.009.027-93 "Сборник нормативов трудоемкостей на техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей. Часть 3. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей АЗЛК И ИЖ". - АО "Автосельхозмаш-Холдинг", Москва, 1993, 235 с.
50. РД 37.009.027-93 "Сборник нормативов трудоемкостей на техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей. Часть 4. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей УАЗ". - АО "Автосельхозмаш-Холдинг", Москва, 1993, 45 с.
51. "Нормы расхода лакокрасочных материалов для ремонтной окраски автомобилей" - ВПО "Союзавтотехобслуживание", Москва, 1979, 5 с.
52. "Нормы расхода основных и вспомогательных материалов для технического обслуживания и ремонта автомобилей ВАЗ". - АО "АвтоВАЗ", Тольятті, 1997, 35 с.
53. ТУ 4538-140-00232934-98 "Приемка в ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей ВАЗ предприятиями АвтоВАЗтехобслуживания".
54. ТУ 017207.255.00232934-2006 "Кузова автомобилей LADA. Технические требования при приемке в ремонт, ремонте и выпуске из ремонта предприятиями сервисно-сбытовой сети "АвтоВАЗ".
55. ТУ 017200.254.00232934-2006 "Автомобили LADA. Технические требования при приемке в ремонт, ремонте и выпуске из ремонта предприятиями сервисно-сбытовой сети "АвтоВАЗ".

56. Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.05.2006 N 488, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 15.06.2006 за N 712/12586.
57. Експлуатаційні норми середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.05.2006 N 489, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 08.06.2006 за N 695/12569.
58. "Правила эксплуатации автомобильных шин". - Москва, "Химия", 1983, 176 с.
59. Комп'ютерні програми для складання кошторису відновлювального ремонту КТЗ іноземного виробництва "Audateх M21", "Audateх M95", "AudaShare" - Німеччина.
60. Комп'ютерна програма для складання кошторису відновлювального ремонту КТЗ виробництва країн СНД "НАМИ-Сервис". - Прайс-Н, Російська Федерація.
61. Комп'ютерна програма для складання кошторису відновлювального ремонту КТЗ виробництва країн СНД "Автобаза" - Автоинжениринг, Російська Федерація.
62. Комп'ютерна програма для складання кошторису відновлювального ремонту КТЗ виробництва країн СНД "АС: смета". - Инженерно-технический центр АВТОСФЕРА, Тольятті, Російська Федерація.
63. Електронна база даних для складання кошторису відновлювального ремонту КТЗ "УкрАвтоКальк" - ПП "Тавтелєв", Україна.
64. Комп'ютерна програма для складання кошторису відновлювального ремонту КТЗ іноземного виробництва "Silver DAT II", російська версія. - DAT Marktspiegel, DAT-Рус, Німеччина, Росія.
65. Комп'ютерна програма "DonRest". - ДНДІСЕ, ІОЦ СЕУ, Донецьк.
66. Комп'ютерна програма "Der Gross DAT". - DAT Marktspiegel, Німеччина.
67. Комп'ютерна програма "Каталог двигунів". - ДНДІСЕ, ІОЦ СЕУ, Донецьк.
68. Комп'ютерна програма "Розшифровка кодів VIN". - НАМИ, Російська Федерація.
69. Комп'ютерна програма "Auto VIN". - Науково-дослідне бюро судових експертиз "Сантодор", Київ.
70. Комп'ютерна програма "ПС: Идент". - ПрайсСофт, Російська Федерація.

¹ Нормативно-правові документи, методична та довідкова література, версії програмних продуктів можуть з часом оновлюватися. Під час дослідження слід використовувати актуальну на дату оцінки редакцію джерела інформації чи версію програми.

² Зарубіжна нормативно-технічна і довідкова література, що використовується, повинна мати пояснення з використання або переклад на українську чи російську мову.

³ Комп'ютерні програми, які використовуються під час оцінки, повинні відповідати статусу науково-прикладного результату відповідно до Закону України "Про наукову і науково-технічну діяльність" та пройти апробацію у державних спеціалізованих установах.

Додаток 9
до Методики товарознавчої експертизи
та оцінки колісних транспортних
засобів

КОЕФІЦІЄНТ ВТРАТИ ТОВАРНОЇ ВАРТОСТІ

Відношення А		від 0,03 до 0,2 вкл.					від 0,2 до 0,33 вкл.				
Відношення В		понад 1,30	1,30 вкл. до 1,00	1,00 вкл. до 0,70	0,70 вкл. до 0,50	не більше 0,50	понад 1,30	1,30 вкл. до 1,00	1,00 вкл. до 0,70	0,70 вкл. до 0,50	не більше 0,50
Строк експлуатації, місяці	до 2 вкл.*	5,5	5,0	4,5	4,25	3,75	5,75	5,25	4,75	4,25	4,0
	2 до 6 вкл.	5,0	4,5	4,0	3,75	3,25	5,25	4,75	4,25	4,0	3,5
	6 до 12 вкл.	4,5	4,0	3,5	3,25	3,0	4,75	4,25	4,0	3,5	3,25
	12 до 24 вкл.	4,0	3,5	3,25	3,0	2,75	4,25	4,0	3,5	3,25	3,0
	24 до 36 вкл.	3,5	3,25	3,0	2,75	2,5	4,0	3,5	3,25	3,0	2,75
	36 до 48 вкл.	3,25	3,0	2,75	2,5	2,0	3,5	3,25	3,0	2,75	2,25
	48 до 60 вкл.	3,0	2,75	2,5	2,0	1,5	3,25	3,0	2,75	2,25	1,75
	60 до 72 вкл.	2,75	2,5	2,25	1,5	1,0	3,0	2,75	2,5	2,0	1,5
	72 до 84 вкл.	2,5	2,25	2,0	1,0	0,75	2,75	2,5	2,25	1,75	1,25

* Вкл. - тут і далі включно.

Відношення А	від 0,33 до 0,45 вкл.	від 0,45 до 0,65 вкл.
--------------	-----------------------	-----------------------

Відношення В		понад 1,30	1,30 вкл. до 1,00	1,00 вкл. до 0,70	0,70 вкл. до 0,50	не більше 0,50	понад 1,30	1,30 вкл. до 1,00	1,00 вкл. до 0,70	0,70 вкл. до 0,50	не більше 0,50
Строк експлуатації, місяці	до 2 вкл.	6,0	5,5	5,0	4,5	4,25	6,25	5,75	5,25	4,75	4,5
	2 до 6 вкл.	5,5	5,0	4,5	4,25	3,75	5,75	5,25	4,75	4,5	4,0
	6 до 12 вкл.	5,0	4,5	4,25	3,75	3,5	5,25	4,75	4,5	4,0	3,75
	12 до 24 вкл.	4,5	4,25	3,75	3,5	3,25	4,75	4,5	4,0	3,75	3,5
	24 до 36 вкл.	4,25	3,75	3,5	3,25	3,0	4,5	4,0	3,75	3,5	3,25
	36 до 48 вкл.	3,75	3,5	3,25	3,0	2,5	4,0	3,75	3,5	3,25	2,75
	48 до 60 вкл.	3,5	3,25	3,0	2,5	2,0	3,75	3,5	3,25	2,75	2,25
	60 до 72 вкл.	3,25	3,0	2,75	2,25	1,75	3,5	3,25	3,0	2,5	2,0
	72 до 84 вкл.	3,0	2,75	2,5	2,0	1,5	3,25	3,0	2,75	2,25	1,75

Відношення А		понад 0,66				
Відношення В		понад 1,30	1,30 вкл. до 1,00	1,00 вкл. до 0,70	0,70 вкл. до 0,50	не більше 0,50
Строк експлуатації, місяці	до 2 вкл.	6,5	6,0	5,5	5,0	4,75
	2 до 6 вкл.	6,0	5,5	5,0	4,75	4,25
	6 до 12 вкл.	5,5	5,0	4,75	4,25	4,0
	12 до 24 вкл.	5,0	4,75	4,25	4,0	3,75
	24 до 36 вкл.	4,75	4,25	4,0	3,75	3,5
	36 до 48 вкл.	4,25	4,0	3,75	3,5	3,0
	48 до 60 вкл.	4,0	3,75	3,5	3,0	2,5
	60 до 72	3,75	3,5	3,25	2,75	2,25

	вкл.					
	72 до 84 вкл.	3,5	3,25	3,0	2,5	2,0

Примітка. Проміжні значення коефіцієнта ВТВ і строку експлуатування визначаються інтерполюванням.

(Методика із змінами, внесеними згідно з наказом
Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України
від 08.12.2004 р. N 137/5/2732,
у редакції наказу Міністерства юстиції України,
Фонду державного майна України від 24.07.2009 р. N 1335/5/1159)
