МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

 ГУ «ЦЕНТР СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ»

МЕТОДИКА

СУДЕБНО-ЭКСПЕРТНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТОИМОСТНЫХ ХАРАКТЕРИСТИК ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПОВРЕЖДЕННЫХ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ ПРОТИВОПРАВНОГО ДЕЯНИЯ

АСТАНА 2007

**ПАСПОРТ МЕТОДИКИ**

|  |  |
| --- | --- |
| 1.Наименование методики | Методика определения стоимостных характеристик транспортных средств, поврежденных в результате дорожно-транспортных происшествий или противоправного деяния10.3 (1) |
| 2.Информация о разработчике экспертной методики | Кузнецов О.Г. к.т.н.  Сотрудники ЦСЭ МЮ РК - Гаврилов С.А., Габбасов Р.А., Салканов М.К., Беспалов В.Ю., Давыдович С.В., Касимов А.М., Краснов К.П., Олейников А.С., Алиев Д.К. |
| 3. Сущность методики | В данной работе систематизированы специальные экспертные знания при исследовании стоимостных характеристик транспортных средств, для наиболее частых встречающихся на практике целей, к которым относится определение материального ущерба поврежденных транспортных средств, определение стоимости восстановительного ремонта, определение рыночной стоимости транспортного средства.  |
| 3.1. Экспертные задачи, решаемые методикой | Установление материального ущерба поврежденных транспортных средств, определение стоимости восстановительного ремонта, определение рыночной стоимости транспортного средства. |
| 3.2. Объекты исследования | Материалы уголовного, гражданского или административного дела;Товаросопроводительная и бухгалтерская документация;Техническая документация;транспортные средства |
| 3.3. Методы исследования | Органолептический (визуальный осмотр), инструментальный, арифметический. |
| 3.4. Краткое поэтапное описание методики | а) Предварительное изучение материалов дела.б) Осмотр объекта исследования.в) Описание исследуемого объекта, определение основных технических параметров.г) Определение стоимости. |
| 4. Сведения о дате месте опубликования методики | ЦСЭ МЮ РК г. Астана 2001г. |
| 5. Дата одобрения методики Ученым Советом ЦСЭ МЮ РК | Протокол № 1 от 06.02.2007 г. |
| 6. Дата утверждения методики Комиссией по утверждению судебно-экспертных исследований МЮ РК | Протокол № 1 от 08.02.2007г. |
| 7. Должностное лицо экспертного учреждения, составившее паспорт экспертной методики | главный эксперт лаборатории специальных иссследований Института судебной экспертизы по г. Алматы Салканов М.К. |

Методика определения стоимостных характеристик транспортного средства, поврежденного в результате дорожно-транспортного происше­ствия или противоправного деяния

В данной работе систематизированы специальные экспертные знания при исследовании стоимостных характеристик транспортных средств, для наиболее частых встречающихся на практике целей, к которым относится определение материального ущерба поврежденных транспортных средств, определение стоимости восстановительного ремонта, определение рыночной стоимости транспортного средства. За основу классификации транспортных средств принята классификация, действующая в Европе.

Рыночная стоимость - один из основных видов стоимости, используе­мых при оценке ТС. Рыночной стоимостью ТС, является цена, по которой продавец, имеющий полную информацию о стоимости ТС и не обязанный его продавать, согласен был бы продать его, а покупатель, имеющий полную информацию о стоимости ТС и не обязанный его приобрести, согласен был бы приобрести.

Норма времени (далее по тексту нормо - час) - разработана на основа­нии ремонтной технологии по «Техническому обслуживанию и ремонту ТС» и нормативной документации для нормирования труда. Нормо - час предна­значен для формирования цен на услуги по техническому обслуживанию и ремонту ТС.

Стоимость одного нормо - часа в Республике Казахстан, в данном слу­чае на территории города Алматы и Алматинской области, на рынке оказания услуг по ремонту и техническому обслуживанию ТС в специализированных СТО варьируется в пределах:

* для автомобилей произведенных в странах СНГ от 7.5 до 10 $ USA;
* для автомобилей импортного производства от 15 до 40 $ USA.

Из анализа рынка оказания услуг по ремонту и техническому обслу­живанию ТС, на территории города Алматы и Алматинской области следует, что кроме специализированных СТО (MERCEDES - BENZ, AUDI, VW, BMW и т.д.) услуги по ремонту и техническому обслуживанию ТС оказыва­ют неспециализированные СТО (АО “КАМКОР - ХОЛДИНГ” и т. д. и “част­ники” на дому). В последних стоимость услуг по ремонту и техническому обслуживанию ТС значительно ниже, поскольку данные СТО проводят ре­монт ТС 3 и ниже модельного ряда.

Для устранения повреждений на транспортных средствах первого (но­вого) модельного ряда, срок эксплуатации, которых не превышает 4 лет, с учетом их конструктивных особенностей требуется привлечение специали­стов обладающих специальными знаниями по ремонту их узлов, агрегатов и деталей кузова с применением специального оборудования и соблюдением технологии ремонта. Всем вышеизложенным обладают только специализи­рованные СТО. На основании изложенного при расчете стоимости ремонтно - восстановительных работ следует применять стоимость одного нормо-часа согласно прейскуранту по ремонту и техническому обслуживанию специали­зированного СТО соответствующей модели ТС.

Для устранения повреждений на транспортных средствах 3 модельного ряда (автомобилей более 4 лет эксплуатации) и т.д., и моделей отечественных производителей стоимость одного нормо-часа можно приравнять к величине одного минимального расчетного показателя (далее по тексту МРП), кото­рый, согласно Закону РК “О государственном бюджете”, используется для исчисления пенсий, пособий, иных социальных выплат, уплаты госпошлин и таможенных платежей и т.д., что не исключает возможность его использова­ния при определении стоимости объема по ремонту и техническому обслу­живанию ТС.

Определение стоимости ТС

Определение стоимости ТС в основном определяются целями оценки:

Исходная информация для определения рыночной стоимости ТС это многочисленные справочники с ценами на новые и подержанные ТС отече­ственного и импортного производства; прайс - листы заводов - изготовите­лей, торгующих организаций и дилеров; специализированные печатные из­дания. Определение рыночной стоимости ТС проводится на основе анализа рыночных цен в данном регионе РК на транспортные средства, имеющие аналогичные функциональные и конструктивные характеристики.

Стоимость работ по ремонту (восстановлению) ТС включает в себя трудовые и материальные затраты, прибыль, налоги, а также другие затраты и платежи. Определяется при наступлении страховых случаев, а также при предъявлении имущественных исков.

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

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

Уточнение цены предъявленного ТС с учетом его комплектности.

При определении стоимости ТС иностранного производства, а также запасных частей к ним, нормативной трудоемкости ремонта и обслуживания рекомендуется использование информационного обеспечения фирм “Евро­такс”, “Аутотекс”, “Митчел”, “Прайс-Н”

Определение расчетного процента износа ТС.

Расчетный процент износа (А) ТС является отправной точкой для последующих расчетов и определяется по формуле:

А**тр** = (К**і** \* П**ф** + К**2** \* Д**ф**) [%] (1)

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

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

К2 - показатель старения по временному фактору (в % за 1 год) в зависимости от интенсивности эксплуатации;

Дф - фактическая длительность эксплуатации (в годах) с начала эксплуатации или после капитального ремонта; данные показатели приведе­ны в приложении 1.

Примечание: Значение фактического пробега (Пф) снимается с исправ­ного спидометра ТС, или принимается по учетным документам на данное ТС. В сомнительных случаях, для определения износа в расчет принимается среднегодовой пробег однотипного ТС (см. приложение 1 таблицу 1,столбец

3).

При исследовании ТС, находящегося в удовлетворительном состоянии по внешнему виду и отвечающим эксплуатационным характеристикам, соот­ветствующим условиям безопасности и ПДД, но достигшего расчетного про­цента износа более 75%, последний может быть снижен, но не менее 70% (за исключением замены кузова в сборе). При этом эксперт должен обосновать снижение расчетного процента износа (документальное или фактическое подтверждение проведенных ремонтов, замен агрегатов, сохранение внешне­го вида и основных эксплуатационных характеристик, прохождение очеред­ного технического осмотра и т.д.).

Затраты на восстановление ТС

Стоимость восстановления (величина затрат на ремонт) ТС в общем случае складывается из стоимости работ, с учетом предусмотренных надба­вок или скидок, стоимости использованных в процессе восстановления ос­новных материалов и стоимости установленных на ТС деталей, запасных частей. В случае же определения размера компенсации, за восстановление поврежденного ТС, учитывается его частичное обновление при замене по­врежденных деталей на новые с определенным процентом износа.

Способ, виды и объем ремонтных работ определяются экспертом при осмотре ТС в зависимости от характера и степени повреждения отдельных деталей с учетом необходимости проведения сопутствующих работ по раз­борке, регулировке, подгонки, окраски, антикоррозийной обработке и т.д., в соответствии с технологией, установленной заводом-изготовителем ТС.

Эксперт принимает решение о замене агрегата, узла (детали) только при невозможности или экономической нецелесообразности их ремонта, руководствуясь требованиями нормативных и инструктивных документов завода-изготовителя ТС, регламентирующих нормативы технического состо­яния и безопасности эксплуатации ТС.

Примечание: Решению о замене двигателя, КПП, раздаточной короб­ки, ведущих мостов, межосевых дифференциалов, колесных редукторов, рулевого механизма с гидроусилителем руля, топливного насоса высокого давления; для специализированного транспорта - агрегатов и механизмов, размещенных на шасси базовых автомобилей, должна предшествовать, как правило, их дефектовка с разборкой.

Замена кузова легкового автомобиля, автобуса, кабины грузового авто­мобиля, назначаются в том случае, если они не соответствуют требованиям на приемку кузовов в ремонт.

Ремонт незначительных повреждений переднего или заднего бампера автомобиля со сроком эксплуатации свыше 8 лет, руководствуясь требовани­ями нормативных и инструктивных документов завода ТС, регламентирую­щих безопасность ТС не предусмотрен и принимается как запасная часть, с 50 % уценкой с последующим наложением амортизационного износа.

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

Если в соответствии с требованиями вышесказанного пункта окраске подлежит более 50% наружной окрашиваемой поверхности ТС, эксперту рекомендуется назначить полную наружную окраску всего ТС.

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

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

Стоимость восстановительных работ, автомобилей отечественного производства, определяется на основании установленных заводом- изготовителем нормативов трудоемкостей технического обслуживания и ремонта ТС и стоимости нормо-часа работ по ТО и ремонту ТС данного типа в данном регионе.

При определении стоимости восстановительных работ и ТО транс­портных средств, срок эксплуатации которых превышает 5 лет, к установ­ленным заводом - изготовителем нормативов трудоемкостей применяются надбавки в следующих размерах: от 5 до 8 лет - 10%, свыше 8 лет - 20%

При определении стоимости восстановительных работ и ТО транс­портных средств иностранного производства применяется норматив трудо­емкостей технического обслуживания и ремонта аналогичного ТС отече­ственного производства с надбавкой от 5% до 30% в зависимости от сложно­сти производимых работ перекоса кузова.

Стоимость запасных частей и комплектующих принимается с учетом рыночных цен, сложившихся в регионе и за вычетом амортизационного изно­са ТС.

Если на исследуемом ТС подушки безопасности выполнили свою функцию, в результате повреждения ТС, то амортизационный износ на по­душки безопасности и их комплектующие не учитывается в следующих слу­чаях:

- если срок эксплуатации ТС не превышает 7 лет (либо по сро­ку эксплуатации завода изготовителя);

 - если при сроке эксплуатации ТС свыше 7 лет имеется под­тверждение проведенной замены подушек безопасности и их комплектую­щих, и при этом срок эксплуатации не превышает 7 лет после последней их замены.

Изложенное обосновывается тем, что по нормам эксплуатации и техни­ке безопасности подушки безопасности в автомобилях предназначены для одноразового использования со срабатыванием в дорожно-транспортном происшествии и после их срабатывания подлежат только замене. Так же сле­дует отметить, что заводами-изготовителями установлен максимальный срок эксплуатации автомобиля с подушкой безопасности 7 лет (в зависимости от модели автомобиля), т.е. ее эффективность и то, что произойдет ее срабаты­вание, в нужный аварийный момент, гарантируется до 7 лет эксплуатации автомобиля. Из изложенного следует, что при сроке эксплуатации автомоби­ля свыше 7 лет и наличии в нем подушки безопасности необходимо произво­дить ее замену и ее комплектующих.

Для определения экономической целесообразности проведения восста­новительных работ на поврежденном ТС необходимо установить, сколько составляет в процентном соотношении стоимость восстановительных работ относительно рыночной стоимости данного ТС непосредственно перед происшествием. В специализированной литературе указывается, что восстанов­ление ТС экономически не целесообразно, если стоимость восстановитель­ных работ составляет более 75% его рыночной стоимости, что подтверждает­ся экспертной практикой. Поэтому следует считать, что ремонт ТС является экономически не целесообразным, если стоимость восстановительных работ составляет более 75% его рыночной стоимости ТС непосредственно перед происшествием.

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

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

Определение величины потери товарного вида и стоимости товарного вида и стоимости транспортного средства в результате аварийного по­вреждения и последующих ремонтных воздействий

Потеря товарного вида и стоимости (ПТВиС) ТС в результате аварий­ного повреждения и последующих ремонтных воздействий, определяется при его предъявлении в поврежденном виде (до восстановления) и может быть охарактеризована преждевременным ухудшением товарного вида, снижени­ем прочности и долговечности деталей, узлов и агрегатов, соединений и за­щитных покрытий, использованием, при ремонте бывших в употреблении или отремонтированных запасных частей, как следствие, дополнительному снижению стоимости ТС.

Примечание: В порядке исключения, по запросам заинтересованных организаций, ПТВиС может быть определена, после восстановления ТС, без предъявления (осмотра) ТС. Для этого обязательно должны быть представле­ны документы, характеризующие техническое состояние ТС перед аварией, характер повреждения деталей, способ и виды ремонтных воздействий по устранению последствий рассматриваемой аварии.

ПТВиС может быть определена для всех типов, поврежденных ТС, если при осмотре выявлена необходимость выполнения одного из ниже перечис­ленных видов ремонтных воздействий, влияющих на товарное состояние.

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

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

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

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

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

ПТВиС = У**эл** + У**кар** + У**окр** + У**куз**

Примечание: На поврежденное ТС, выданное гражданину бесплатно, через органы социального обеспечения, ПТВиС может быть начислена толь­ко по запросу суда.

1. Также по запросу суда начисляется ПТВиС на ТС, использую­щихся в учебных целях и спортивных мероприятиях.
2. ПТВиС ТС не начисляется также в следующих случаях:
* если на день осмотра величина расчетного износа составляет более 40 %, либо срок эксплуатации ТС более 7 лет;
* если оно ранее полностью перекрашивалось (для автомобиля, авто­буса, прицепа-дачи - полная окраска снаружи и внутри салона);
* если поврежденные элементы (детали) имеют следы предыдущих аварий (ремонтных воздействий), коррозийные разрушения.

Величина ПТВиС при ремонте съемных элементов кузова, кабины, ра­мы, прицепа-дачи, грузовой платформы, мотоколяски, коляски мототехники (Уэл) определяется по формуле:

Ц \* К

ПТВиС =\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

100

где: К - коэффициент (в %) изменения величины ПТВиС в зависимости от способа или характера предполагаемого ремонтного воздействия; значе­ния К для всех типов ТС приведены в таблице 2;

Ц - рыночная цена на идентичное ТС, в данном регионе РК, подверга­емого ремонтному воздействию (тенге).

ПЕРЕЧЕНЬ законодательных актов, нормативной, организационной и технологической документации, рекомендуемой для использования при ока­зании услуг консультационных пунктов

1. Законодательные акты
	1. Закон РК “О защите прав потребителей”.
	2. Закон РК “ О сертификации продукции и услуг”.
	3. Закон РК “О безопасности дорожного движения”.
	4. Г осударственные стандарты:

ГОСТ 9.032-74 “Покрытие лакокрасочные. Группы, технические требо­вания и обозначения”;

ГОСТ 9.402-80 “Покрытие лакокрасочные. Подготовка металлических поверхностей перед окрашиванием”;

ГОСТ 21398-89 “Автомобили грузовые. Общие технические требова­ния”;

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

ГОСТ 27815-88 “Автобусы. Общие требования к безопасности кон­струкции”.

Отраслевые стандарты:

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

1. Руководящие документы
	1. “Методическое руководство по определению стоимости транс­портного средства с учетом естественного износа и технического состояния на момент предъявления”.
	2. РД 37.009.024-92 “Приемка, ремонт и выпуск из ремонта кузо­вов легковых автомобилей предприятиями автотехобслуживания”.
	3. РД 37.009.026-92 “Положение о техническом обслуживании и ремонте автотранспортных средств, принадлежащих гражданам (легковые и грузовые автомобили, автобусы)”.
	4. РД 37.009.027-93 “Нормативы трудозатрат по техническому об­служиванию и ремонту легковых автомобилей ЗАЗ, ЛуАЗ, АЗЛК, ИЖ, ГАЗ, УАЗ, ВАЗ для взаиморасчетов”.
	5. РТМ 37.001.050-78 “Контроль геометрии шасси легковых авто­мобилей на станциях технического обслуживания”.
	6. “Положение о техническом обслуживании и ремонте подвиж­ного состава автомобильного транспорта”.
2. Технологическая документация
	1. Руководство по ремонту автомобилей.
	2. Руководство (инструкции) по эксплуатации автомобилей.
	3. Технологическая документация на автомобили по видам работ, вы­полняемых при техническом обслуживании и ремонте.

3.4. Справочник “Евротакс”, “Митчел”, “Аудатекс” по легковым и гру­зовым автомобилям иностранного производства.

Примечание: Перечень может быть сокращен в конкретном слу­чае, в зависимости от номенклатуры представляемых предприятием видов работ:

* определение стоимости ТС с учетом естественного износа, на ос­нове фактического технического состояния, комплектности и до­полнительной оснащенности;
* определение стоимости аварийного ТС с учетом до аварийного тех. состояния, естественного износа, комплектности и дополни­тельной оснащенности;
* определение стоимости восстановительных работ ТС по конкрет­ному аварийному повреждению с учетом запасных частей и ма­териалов;
* определение стоимости потери товарного вида после восстанови­тельных работ ТС по конкретному аварийному повреждению.

Эксперт вправе применять программные продукты, разработанные для определения стоимости восстановительного ремонта, потери товарного вида, материального ущерба и рыночной стоимости, такие как: «Автоэкспер­тиза», Россия; «Декра», Германия; «НАМИ-Сервис 1, 2», Россия; и т.п.

Эксперт вправе пользоваться Интернет-услугами о стоимости за­пасных частей и нормо-часа трудозатрат.

Список литературы:

1. Гражданский кодекс Республики Казахстан (Общая часть). Алматы,

1998.

1. Гражданский процессуальный кодекс Республики Казахстан. Алма­ты, 1999.
2. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан. Алматы, выпуск-1, 1998.
3. Уголовный кодекс Республики Казахстан.-1997.
4. Белкин Р.С. Курс криминалистики в 3-х томах.-Юрист, 1997.
5. Бекасов В.А. и др. Автотехническая экспертиза. М., 1967 г.
6. Бычкова С.Ф. Становление и тенденции развития науки о судеб­ной экспертизе. Алматы, 1994, с 260-263, 277-282.
7. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. М., 1989.
8. Ахметова Л.Я. Проблемы исследования нестандартных объектов в судебно-товароведческой экспертизе. - Материалы 3-й научно-практической конференции Казахского НИИ судебных экспертиз. Алма-Ата, 1990.
9. Брозовский Д.И., Борисенко И.М. Основы товароведения. М., 1988.
10. Букалов К.А., Степанова В.В. Совершенствование организации су­дебно-товароведческой экспертизы. - В сб. Теория и практика криминалисти­ки и судебной экспертизы. Вып. 2. Саратов, 1978.
11. Букалов К.А. Процессуальные и криминалистические вопросы назначения судебной товароведческой экспертизы. Учебное пособие. Сара­тов, 1976.
12. Георгиев Л.А., Сергеев Л.А., Дашков Г.В. Судебно-товароведческая экспертиза по делам о хищениях социистического имущества, должностных и хозяйственных преступлениях. М., 1969.
13. Исследование непродовольственных товаров. Изд. 2-е. М., 1988.
14. Орловский Э.И. Товароведение ювелирных товаров и часов. М.,

1983.

1. Справочник товароведа. Непродовольственные товары. М., 1988.
2. Бирюков Б.М. Дорожно-транспортное происшествие. Социальные и правовые аспекты. М., 1998.
3. Степутенкова В.К., Толмачева С.С. К вопросу о предмете судебно­товароведческой экспертизы. - Материалы Всесоюзной конференции "Акту­альные проблемы теории и практик новых видов судебных экспертиз". М.,

1989.

1. Толмачева С.С., Пушкина И.С. О пределах компетенции эксперта товароведа. - Материалы Всесоюзной конференции "Актуальные проблемы теории и практики новых видов судебных экспертиз". М., 1989.
2. Товароведение промышленных товаров (текстильные, швейные, трикотажные товары и ковры). М., 1978.
3. Федоренко М.Д. Товароведческие экспертизы. М., 1968.
4. Шагиева А.К. О причинах нерешенных вопросов в судебно­товароведческой экспертизе. - Материалы 1-й (1987) и 2-й (1989) научно­практической конференции Казахского НИИ судебных экспертиз. Алма\_ата,

1990.

1. Шагиева А.К. Решение вопроса о цене товаров в период формиро­вания рыночных отношений. - Материалы 4-й научно-практической конфе­ренции Казахского НИИ судебных экспертиз. Алма-Ата, 1992.
2. Методические разработки Казахского НИИСЭ по программному обеспечению судебно-товароведческой экспертизы: программы "Жемчуг", "Коралл", "Ювелир".
3. Иващенко С.А., Кузнецов О.Г., Шагиева А.К. Определение стои­мости восстановительного ремонта и стоимости от потери товарного вида поврежденных автомобилей. Экспертная практика. Сборник методических рекомендаций для экспертов. Выпуск I, Алматы, 1993, с 73-81.
4. Методика исследования легковых автомобилей импортного произ­водства при определении остаточной стоимости. Исп. Кузнецов О.Г., Алаева Г.Т., Беспалов В.Ю., Иващенко А.Д., Кисляков Ю.Д., Ковалев Н.З., Колесни­ков Н.Н., Стрельцов П.Н., Халлмухамедова Б.А. Алматы, 1996.
5. Методические рекомендации по определению стоимости легковых автомобилей и имущественного вреда, причиненного при их повреждениях владельцам. Л., 1988.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ПОКАЗАТЕЛЬ ИЗНОСА (Кі) НА 1000 км ПРОБЕГА, СТАРЕНИЯ (К2) ВЗАВИСИМОСТИ ОТ СРЕДНЕГОДОВОГО ПРОБЕГА (П ср) ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ АМОРТИЗАЦИОННОГО ИЗНОСА ТС.

Таблица N° 1

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №группы | Тип класса | МОДЕЛЬ | К1, в %% на 1000 км | К2, в %% за год | Пср,втыс.км. |
| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. |
|  | Микро | Ока Дэу-Тико КИА-Приайд | 0.58 | 1.18 | 9 |
|  | Особо малый | Таврия Фиат-Уно(Пунто) WV-Поло Сузуки- Свифт и т.д. | 0.40 | 1.08 | 11 |
|  | Малый | ВАЗы Москвич Вольво-440 WV-Гольф Форд- Эскорт Дэу-Нексия и т.д. | 0.36 | 0.92 | 15 |
|  | Средний | ГАЗ-31029 БМВ 3-й серии Вольво-850 WV- Пассат Хонда-Аккорд Тойота-Карина Форд- Скорпио и т.д. | 0.28 | 0.88 | 18 |
|  | Большой средний | БМВ 5-й серии Вольво-960 Мерседес-Е СААБ- 9000 Хенде-Соната Опель-Омега и т.д. | 0.19 | 0.85 | 20 |
|  | Представительский | БМВ 7-й серии Мерседес-S класса | 0.17 | 0.89 | 17 |
|  | Вседорожник | ВАЗ-2121 УАЗ КИА-Спортридж Саньен-Муссо Мицубиси-Паджеро Исузу-Трупер и т.д. | 0.30 | 0.96 | 14 |
|  | Мини-вэны и мик­роавтобусы | РАФ Тойота Хайэс Форд-Транзит Хендэ-Н100 Мицубиси-СпейсВагон и т.д. | 0.22 | 0.81 | 28 |

Таблица № 1 продолжение

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. |
| Г Р У З О В Ы Е А В Т О М О Б И Л И |
|  | До 3.5 т. | УАЗ-451 Газель, ГАЗ-52,3306,6611 Авиа-А30 WV- Транспортер и т.д. | 0.28 | 0.84 | 46 |
|  | От 3.5 до 6 т. | ГАЗ-53,3307 ЗИЛ-130,555 и т. д. | 0.23 | 0.75 | 60 |
|  | От 6 до 10 | МАЗы КРАЗ-260 КАМАЗ-4325,5511 MAN RENAULT DAF MERCEDES-BENZ и т.д. | 0.17 | 0.72 | 85 |
| От 10 до 50 т. | КАМАЗ-55111 КРАЗ-257-51 MAN SCANIA DAF MERCEDES-BENZ и т.д. | 0.24 | 0.81 | 58 |
| Свыше 20 т. | БЕЛАЗ IVECO MAGIRUS-380 и т.д. | 0.37 | 0.94 | 38 |
| А В Т | Г О Б У С Ы |
|  | До 20 п/мест | КАВЗ, ПАЗ, IVECO, FIAT | 0.23 | 0.82 | 55 |
|  | Г ородской | ЛАЗ, ЛиАЗ, ICARUS, MAN, MERCEDES-BENZ | 0.19 | 0.77 | 62 |
| Междугородний | ЛАЗ, ICARUS, NEOPLAN и т.д. | 0.14 | 0.71 | 75 |

Нормы амортизационных отчислений

Таблица №2.

|  |  |
| --- | --- |
| 1 | Карьерные автомобили - самосвалы грузоподъемностью, т: |
| до 50 | 16.7 |
| 50 - 120 | 14.3 |
| 120 - 220 | 12.5 |
| Более 220 | 11.1 |
| Прицепы и полуприцепы грузоподъемностью, т: |
| О1-О4 | до 8 | 12.5 |
| Более 8 | 10.0 |
| Прицепы самосвальные | 14.3 |
| Прицепы и полуприцепы тяжеловозы грузоподъемностью, т: |
| до 100 | 8.3 |
| Более 100 | 6.7 |
|  | Санитарные автомобили (санитарные, пожарные, аварийные, мастерские, автолав­ки и т.д.) на базе: |
| N2 | Грузовых | 10.0 |
| M - MOJ 1—1 | Легковых и автобусах | 14.3 |
| 1 | Спецтягачей кортовых | 12.5 |
|  | Тракторы колесные: |
| 1 | Т - 700, К - 701, Т - 150К, и их модификации | 10.0 |
| МТЗ - 50 и их модификации | 11.1 |
| МТЗ - 80, ЮМЗ - 6, и их модификации | 9.1 |
| Т - 16М, Т - 25А, Т -28Х3, Т -28 Х4, Т - 40 и их модификации | 12.5 |
| Трактора гусеничные: |
| Т - 4, ДТ - 75, ДТ - 54, Т - 74, Т - 70С, | 12.5 |
| ДТ - 175С, Т - 150 | 10.0 |
| ДЭТ - 250, Т - 330, ТТ - 330, Т - 100, Т - 130 и их модификации | 11.1 |
| Лесопромышленные и лесотехнические всех марок | 20.0 |
|  | Краны: |
| N3 | Краны на базе автомобилей грузоподъемностью до 10т, на пнев­матическом ходу грузоподъемностью до 16 т. | 10.0 |
| 1 | Краны на гусеничном ходу, на специальном шасси автомобиля грузоподъемностью до 40т | 9.1 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Краны на базе автомобилей грузоподъемностью более 10т до 25т, на пневматическом ходу грузоподъемностью более 16 т до 40т. | 7.7 |
| Краны на гусеничном ходу, на специальном шасси автомобиля, на пневматическом ходу грузоподъемностью более 40т | 6.7 |

ПОКАЗАТЕЛЬ

амортизационного износа для определения остаточной стоимости ТС ввозимых на таможенную территорию РК, в процентах в зависимости от срока эксплуатации

таблица №3

|  |  |
| --- | --- |
| Класс ТС, по V - двигателя, в см3 | Срок эксплуатации (по годам), в %% |
| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. |
| V= до 1200 | 30 | 37.3 | 44.2 | 50.9 | 56.8 | 62.4 | 67.3 | 72.2 |
| V = 1200 - 1800 | 35 | 43.5 | 50.8 | 58.2 | 64.5 | 68.7 | 72.5 | 75.8 |
| V = 1800 - 3500 и более | 37 | 44.6 | 51.8 | 58.1 | 64.4 | 68.6 | 72.4 | 75.8 |

|  |  |
| --- | --- |
| Класс ТС, по V - двигателя, в см3 | Срок эксплуатации (по годам), в %% |
| 9. | 10. | 11. | 12. | 13. | 14. | 15. | 16. | 17. | 18. |
| V= до 1200 | 76.8 | 80.8 | 84.2 | 87.2 | 89.8 | 92 | 93.7 | 95 |  |  |
| V = 1200 - 1800 | 79 | 81.9 | 84.6 | 87.1 | 89.3 | 91.2 | 92.9 | 94.3 | 95 |  |
| V = 1800 - 3500 и более | 78 | 80.6 | 83.1 | 85.5 | 87.7 | 89.6 | 91.4 | 93 | 94.3 | 95 |

ПОКАЗАТЕЛЬ

ПОТЕРИ ТОВАРНОГО ВИДА И СТОИМОСТИ ТС В РЕЗУЛЬТАТЕ АВАРИЙНОГО ПОВРЕЖДЕНИЯ И ПОСЛЕДУЮЩИХ РЕМОНТНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №№пп | Наименование деталей имеющих аварийные поврежде­ния | % снижения стоимости при |
| Замене | Ремонте |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | Основание кузова; - панель пола |  | 0,7 |
| 2. | - лонжерон , поперечина, усилитель (на одну деталь) | 0,3 | 0,7 |
| 3. | - подмоторная рама | 0,2 | - |
| 4. | - порог пола | 1,0 | 1,0 |
| 5. | - панель пола багажника | 0,5 | 0,5 |
| 6. | Передок кузова;- брызговик переднего крыла | 0,2 | 0,5 |
| 7. | - щиток передка | 0,5 | 1,5 |
| 8. | - панель передка нижняя, верхняя рамка радиатора | 0,3 | 0,5 |
| 9. | - панель рамки ветрового окна | 0,3 | 0,5 |
| 10. | Боковина кузова;- панель боковины | 0,3 | 0,5 |
| 11. | - панель боковины с задним крылом | 0,5 | 1,5 |
| 12. | - стойка боковины (передняя, центральная, задняя) | 0,3 | 0,5 |
| 13. | - верхняя стойка ветрового, заднего окна | 0,1 | 0,3 |
| 14. | -арка заднего колеса | 0,2 | 0,5 |
| 15. | -дверь(дверь задка) | - | 0,7 |
| 16. | Задок кузова;- панель задка (нижняя или верхняя) | 0,2 | 0,5 |
| 17. | - полка задка с перегородкой и усилителями | - | 0,5 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 18. | Крыша кузова;- панель крыши | 0,5 | 1,0 |
| 19. | - панель крыши с усилителями | 0,3 | 0,5 |
| 20. | - сточный желоб крыши | 0,1 | 0,2 |
| 21. | - панель крыши боковая | - | 0,1 |
| 22. | Оперение кузова;- крыло переднее или заднее съемное |  | 0,5 |
| 23. | - крыло несъемное | 0,2 | 0,5 |
| 24. | - капот | - | 0,6 |
| 25. | - крышка багажника | - | 0,5 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 26. | Окраска элементов кузова | - | 1,5 |
| 27. | Полная окраска кузова | - | 1,0 |
| 28. | Устранение перекосов кузова; - несложных |  | 0,5 |
| 29. | - средних | - | 1,0 |
| 30. | - сложных | - | 1,5 |
| 31. | - особо сложных | - | 2,0 |
| 32. | - проема двери | - | 0,2 |

Таблица №1а

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип класса | модель | Ю, в%% на 1000 км | к2,в%% за год | пср, в тыс. км |
| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. |
| А | Audi A2; BMW 1-series; Citroen C2; Daewoo Matiz; Fiat Panda; Ford Ka; Hyundai Atos; Nissan Micra; Seat Arosa | 0,40 | 1,08 | 11 |
| В | Audi A3; Citroen C3; Fiat Punto; Ford Fiesta; Hyundai Getz; Seat Idiza; Skoda Fabia; Renault Clio; Peugeot 206 | 0,36 | 0,92 | 15 |
| C | ВАЗы; Москвич 2141; Audi A4; BMW-3; Citroen C4; Daewoo Nexia; Ford Focus; Hyundai Accent; Nissan Sanny; Honda Civic; Kia Rio; Mazda 323; Mitsubishi Lanser; Opel Astra; Peugeot 306, 307, 309; Subaru Impreza; Suzuki Svift; Toyota Corolla; WV Golf | 0,28 | 0,88 | 18 |
| D | Daewoo Nubira; Ford Mondeo; Nissan Primera; Hyundai Elantra; Kia Spectra; Opel Vectra; Mazda 626; Peugeot 406, 407; Renault Megane; Skoda Octavia; Subaru Legasy; Toyota Avensis; VW Bora; VW Jetta, Vento; Volvo S40; Mitsubishi Gallant; Mercedes Benz C | 0,24 | 0,86 | 19 |
| E | Газ 3110; Audi A6; BMW 5-series; Hyundai Sonata; Lexus E300; Renault Laguna; Mitsubishi Diamante; Saab 9; Skoda Superb; Subaru Outback; Toyota Camry; Toyota Windom; VW Passat; Volvo V70, C70, 850; Nissan Maxima; Mercedes Benz E; Peugeot 607; Honda Legend | 0,19 | 0,85 | 20 |
| S | Audi A8; BMW 7-series; Cadillac; Lexus 400; Mercedes Benz S; VW Phaeton Volvo S80, 940, 960 | 0,17 | 0,89 | 17 |
| SUV | ВАЗ 2121, 2131; УАЗ; Kia Sportage; SsangYong, Musso, Korando; Mitsubishi Pajero; Isuzu Trooper; Toyota Land Cruiser; Lexus LX, RX ит.д. | 0,30 | 0,96 | 20 |
| Минивэны | Mitsubishi Space Wagon, Runner, RVR, Chariot; Nissan Serena, Presage; Toyota Pre­via, Picnic, Ipsum, Nadia; Honda Odyssey; Mazda MPV; Renault Kangoo VW Sharan | 0,22 | 0,81 | 22 |
| микроавтобусы | Газель; УАЗ-451; Toyota Hi-Ace; VW Transporter; Mercedes Benz Vito; Hyundai Starex; Mitsubishi Delica; | 0,28 | 0,84 | 25 |