

КАТЕДРА



НАВЧАЛЬНО-МЕТОДИЧНА

Міністерство освіти і науки України  
Тернопільський національний технічний  
університет імені Івана Пулюя



Кафедра Автомобілів

## КОНСПЕКТ ЛЕКЦІЙ

з дисципліни  
**«АВТОТОВАРОЗНАВЧА  
ЕКСПЕРТИЗА»**

для студентів всіх форм навчання

за напрямком підготовки

27 «Транспорт»

спеціальність

274 «Автомобільний транспорт»

Тернопіль-2016

Методичні вказівки розроблено відповідно до навчального плану підготовки фахівців освітньо-кваліфікаційного рівня «магістр» напрямку підготовки 27 «Транспорт».

Укладачі: к.т.н., доц. Ткаченко І.Г.  
к.т.н., асистент Гупка А.Б.  
асистент Радик М.Д.  
Навроцька Т.Д.

Рецензент: к.т.н., доц. Капаціла Ю.Б.

Розглянуто та схвалено на методичному семінарі кафедри автомобілів.  
Протокол №. 1 від 26 серпня .2016 р.

Конспект лекцій рекомендовано до друку методичною радою факультету інженерії, машин, споруд та технологій.  
Протокол №. 1 від 29 серпня 2016 р.

Відповідальний за випуск: к.т.н., асистент  
Гупка А. Б.

## ЗМІСТ

Лекція №1 «Загальні положення автотоварознавчої експертизи»

Лекція №2 «Оцінки дорожньо-транспортних засобів»

Лекція №3 «Вимоги до оцінка транспортних засобів»

Лекція №4 «Ідентифікація дорожнього транспортного засобу»

Лекція №5 «Визначення вартості дорожніх транспортних засобів»

Лекція №6 «Визначення вартості матеріального збитку, завданого власнику  
дорожнього транспортного засобу»

Лекція №7 «Міжнародна конвенція про дорожній рух»

## **Лекція 1.**

### **Загальні положення автотоварознавчої експертизи**

Методика товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів (далі - Методика) розроблена згідно із Законом України "Про судову експертизу", Законом України "Про оцінку майна, майнових прав та професійну оціночну діяльність в Україні", Кримінально-процесуальним, Цивільним процесуальним та Господарським процесуальним кодексами України, а також Національним стандартом N 1 "Загальні засади оцінки майна і майнових прав" та іншими нормативно-правовими актами з питань судової експертизи й оцінки майна.

Методика встановлює порядок оцінки (визначення вартості) дорожніх транспортних засобів (далі - ДТЗ), регламентує загальні принципи, методи оцінки та товарознавчих досліджень, а також вимоги до оформлення результатів оцінки, оціночні процедури визначення вартості ДТЗ.

Підходи, передбачені цією Методикою, можуть використовуватися для оцінки всіх транспортних засобів, якщо вони не суперечать тим положенням, які регламентують оцінку окремих видів транспорту (самохідних сільськогосподарських, дорожньо-будівельних машин, тракторів і комбайнів).

Вимоги Методики є обов'язковими під час проведення товарознавчих досліджень судовими експертами науково-дослідних інститутів судових експертиз Міністерства юстиції України, експертами науково-дослідних

експертно-криміналістичних центрів Міністерства внутрішніх справ України, суб'єктами господарювання, до компетенції яких входить проведення судових автотоварознавчих експертиз, а також всіма суб'єктами оціночної діяльності під час оцінки ДТЗ у випадках, передбачених законодавством України або угодами суб'єктів цивільно-правових відносин.

Методика застосовується з метою:

- а) визначення року виготовлення ДТЗ і його складових;
- б) визначення комплектності та укомплектованості ДТЗ відповідно до нормативно-технічної документації його виробника;
- в) визначення типу, моделі, версії ДТЗ;
- г) установлення типу, потужності та робочого об'єму двигуна, типу кузова, інших технічних показників ДТЗ;
- ґ) класифікації транспортного засобу (його складових) за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі - УКТЗЕД);
- д) визначення ринкової вартості ДТЗ, їх складових у разі відчуження;
- е) визначення стартової ціни ДТЗ для їх продажу з аукціону чи за конкурсом;
- є) визначення вартості ДТЗ як об'єкта застави;
- ж) визначення вартості ДТЗ у складі майна фізичних осіб для його декларування;
- з) визначення вартості ДТЗ для страхування фізичними та юридичними особами;
- и) визначення матеріальних збитків, завданих власнику в разі пошкодження ДТЗ;
- і) визначення вартості відновлювального ремонту ДТЗ;
- ї) визначення вартості ДТЗ для розв'язання майнових суперечок;
- й) визначення вартості арештованих, конфіскованих ДТЗ, їх складових у разі вимушеного їх продажу;
- к) визначення вартості ДТЗ, його складових, що ввозяться на митну територію України;

л) в інших випадках, у разі визначення вартості відокремленого ДТЗ для встановлення розміру обов'язкових платежів до бюджету.

Методика застосовується також у разі:

а) визначення вартості відокремленого ДТЗ в складі основних фондів юридичних осіб для його приватизації чи передачі в оперативне управління;

б) визначення вартості відокремленого ДТЗ у складі основних фондів юридичних осіб для розрахунку ставки орендної плати для укладення договорів оренди ДТЗ;

в) визначення вартості відокремленого ДТЗ в складі основних фондів юридичних осіб у разі їх ліквідації та утилізації;

г) визначення ринкової вартості ДТЗ у бухгалтерському обліку.

У цій Методиці наведені нижче поняття вживаються у такому значенні:

**автобус** - пасажирський автомобіль з кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно;

**автомобіль** - дорожній транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, має не менше 4 коліс, призначений для руху безрейковими дорогами і використовується для перевезення людей та (чи) вантажів; буксирування транспортних засобів, призначених для перевезення людей та (чи) вантажів; виконання спеціальних робіт.

Термін "автомобіль" поширюється також на транспортні засоби, двигуни яких живляться постійним електричним струмом через контактну мережу (тролейбуси); триколісні транспортні засоби, споряджена маса яких становить понад 400 кг;

**базова комплектність ДТЗ** - комплектність ДТЗ із складовими частинами, обладнанням, варіантами їхнього виконання, яка передбачена виробником для випуску найдешевшої моделі ДТЗ, найширшого вжитку з найменшим числом споживчих властивостей;

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

**версія (модифікація) ДТЗ** - 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; споряджена маса; повна маса; навантаження на кожну вісь за повної маси; робочий об'єм двигуна; максимальна потужність; тип коробки передач, кількість передач та їхні передаткові числа; передаткове число головної передачі; верхня та нижня межі радіусів котіння шини для кожної осі; кількість місць для сидіння;

**відновлювальний ремонт** - ремонт з відновленням пошкоджених чи розкомплектованих складових ДТЗ;

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

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

**дефект** - невиконання заданої або очікуваної вимоги, яка стосується ДТЗ (його складової) або проведеного ремонту включно з вимогою безпеки;

**дорожній транспортний засіб** - транспортний засіб, призначений для експлуатації переважно на автомобільних дорогах загального користування всіх категорій і сконструйований згідно з їхніми нормами;

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

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

**економічна доцільність ремонту ДТЗ (складової частини)** - принцип оцінки, який передбачає, що відновлюваний ремонт ДТЗ (складової) є доцільним лише за умови, що вартість відновлюваного ремонту ДТЗ (складової) підвищує його ринкову вартість, проте не перевищує її;

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

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

**ідентифікаційний номер транспортного засобу VIN (Vehicle Identification Number)** - структуроване поєднання літеро-цифрових позначень, що надається виробником транспортному засобу з метою його ідентифікації;

**комплектність ДТЗ (складової частини)** - перелік складників та опцій, що відповідає специфікаціям виробника ДТЗ (складової частини);

**легковий автомобіль** - автомобіль, який за своєю конструкцією і внутрішнім обладнанням призначений головним чином для перевезення людей та їхнього багажу і в якому розміщуються не більше дев'яти місць для сидіння, включаючи місце водія;

**машинокомплект** - повний або частковий набір складових частин, необхідних для виробництва одного автомобіля;

**модель (варіант) ДТЗ** - сукупність транспортних засобів 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 ДТЗ однієї моделі не повинні відрізнятись на 20 %, а їх потужність - на 30 %;

**мототехніка** - мотоцикли, моторолери, мопеди;

**мотоцикл** - двоколісний дорожній транспортний засіб з бічним причепом чи без нього, з робочим об'ємом двигуна не менше 50 см<sup>3</sup> та спорядженою масою не більше 400 кг;

**мопед** - двоколісний ДТЗ з робочим об'ємом двигуна до 50 см<sup>3</sup>;

**моторолер** - двоколісний ДТЗ, який характеризується зміщенням до задку двигуна, об'єднаного з трансмісією;



**нормативний пробіг** - середньостатистичний для даної моделі ДТЗ пробіг, щодо якого визначається середня ринкова вартість ДТЗ;

**напівпричіп** - причіп, який за своєю конструкцією призначений для використання із сідельним тягачем і частина повної маси якого передається на сідельний тягач через сідельно-зчіпний пристрій;

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

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

**переобладнання** - зміна типу або моделі ДТЗ, його призначення або параметрів конструкції установленням кабіни, кузова або їх складових, спеціального обладнання і складових частин, не передбачених нормативно-технічною документацією на даний ДТЗ, але відповідних вимогам правил, нормативів і стандартів України;

**причіп** - транспортний засіб без власного джерела енергії, який повністю опирається на дорогу колесами, призначений для перевезення пасажирів і (чи) вантажів і пристосований для буксирування автомобілем;

**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;

**ринкова вартість ДТЗ (його складових)** - вартість, за яку можливе відчуження ДТЗ (його складових) на ринку подібного ДТЗ (його складових) на дату оцінки за угодою, укладеною 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;

**спеціальний автомобіль** - автомобіль, який за своєю конструкцією і обладнанням призначений для виконання спеціальних робочих функцій;

**спеціалізований автомобіль** - автомобіль, який за своєю конструкцією і обладнанням призначений для перевезення пасажирів або вантажів певних категорій;

**страхова вартість ДТЗ** - вартість ДТЗ, визначена відповідно до умов договору страхування;

**строк експлуатації** - період часу від моменту виготовлення транспортного засобу до дати оцінки;

**транспортний засіб** - машина і (чи) пристрої, призначені для перевезення людей і (або) вантажу, а також для перевезення і приводу встановленого на них обладнання, що призначене для виконання спеціальних функцій;

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

**транспортний засіб ідентичний** - транспортний засіб, основні ознаки і параметри якого (виробник, країна походження, тип, модель, конструкція приводу тягових коліс, тип та робочий об'єм двигуна, тип коробки передач та інших складових силової передачі, габаритні розміри, рік виготовлення, технічні характеристики) відповідають ознакам конкретного транспортного засобу. Розбіжності можуть мати відношення до комплектності та укомплектованості транспортного засобу, пробігу та технічного стану;

**тип ДТЗ** - класифікаційна одиниця, що визначає ДТЗ за призначенням і особливостями конструкції;

**укомплектованість** - наявність усіх складових ДТЗ, які передбачені виробником;

**фізичний знос ДТЗ (його складових)** - утрата вартості ДТЗ (його складових), яка зумовлена частковою або повною втратою первісних технічних та

технологічних якостей ДТЗ (його складових) порівняно з вартістю нового подібного ДТЗ (його складових).

## Лекція 2.

### Оцінки дорожньо-транспортних засобів

План:

2.1. Бази оцінки дорожніх транспортних засобів

2.2. Методичні підходи і методи оцінки дорожніх транспортних засобів

#### 2.1. Бази оцінки дорожніх транспортних засобів

Вибір бази оцінки ДТЗ визначається вимогами законодавчих та нормативних актів, метою оцінки та його особливостями (зокрема технічним станом ДТЗ).

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.

Для визначення вартості ДТЗ, крім видів вартості, передбачених Національним стандартом N 1 "Загальні засади оцінки майна і майнових прав", у цій Методиці використовуються також такі види вартості: вартість ДТЗ (їхніх складових), що ввозяться на митну територію України, вартість відновлювального ремонту, вартість матеріального збитку, а також утилізаційна і скрапова вартість як різновид вартості ліквідації.

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

Скрапова вартість ДТЗ - грошова сума, яку передбачається одержати від продажу транспортного засобу, усі складові якого підлягають переробці на металобрухт.

Вартість ДТЗ, їх складових, що ввозяться на митну територію України, - складова частина їх митної вартості, яка відображає витрати на придбання (без

транспортних, завантажувальних, розвантажувальних, перевантажувальних витрат, страхування, а також без комісійних і брокерських та інших витрат).

Вартість відновлювального ремонту ДТЗ - грошові витрати, які необхідні для відновлення пошкодженого, розукомплектованого ДТЗ.

Вартість матеріального збитку - з технічної точки зору вартісне значення реальних витрат, яких зазнає власник у разі пошкодження або розукомплектування ДТЗ з урахуванням фізичного зносу.

## **2.2. Методичні підходи і методи оцінки дорожніх транспортних засобів**

Основним підходом до визначення ринкової вартості ДТЗ є порівняльний підхід.

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

Під первинним мається на увазі ринок нових ДТЗ, під вторинним - ринок ДТЗ, які перебували в користуванні.

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

Зазначені вимоги встановлюються окремим рішенням Міністерства юстиції України та Фонду державного майна України після погодження з Наглядовою радою з питань оціночної діяльності.

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

За цим методом вартість визначається на базі середньої ціни продажу (пропозиції) ідентичного ДТЗ з відповідним строком експлуатації. Подальше

коригування враховує різницю між пробігом, комплектністю, укомплектованістю, технічним станом об'єкта порівняння та об'єкта оцінки.

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

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

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

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

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

Для визначення вартості обладнання (з урахуванням ремонтних робіт з його монтажу) спеціальних, спеціалізованих та переобладнаних ДТЗ 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 транспортного засобу (вантажність, потужність і ін.).

Для визначення вартості складових ДТЗ, у разі відсутності цінової інформації дилера виробника ДТЗ, допускається використання відповідних даних, одержаних обстеженням ринку регіону.

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

Комбінований витратно-порівняльний підхід застосовується для визначення вартості ДТЗ, що мають пошкодження чи розукмплектовані.

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

Окремо витратний підхід застосовується для визначення вартості відновлювального ремонту ДТЗ та вартості матеріального збитку, заподіяного власнику ДТЗ.

Основні методи витратного підходу, які використовуються для оцінки ДТЗ:

калькуляція витрат на переобладнання ДТЗ;

калькуляція витрат на відновлення пошкоджених чи розкомплектованих ДТЗ і їх складових;

калькуляція витрат на штучне виготовлення ДТЗ;

калькуляція витрат на демонтаж працездатних складових у разі визначення утилізаційної вартості ДТЗ.

Фізичний знос обумовлюється погіршенням технічного стану ДТЗ унаслідок експлуатаційного зносу його складових. Фізичний знос ураховується як утрата вартості ДТЗ, що виникає в процесі його експлуатації.

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

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

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

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

Функціональний знос ДТЗ визначається за допомогою коефіцієнта функціонального зносу, який характеризує ступінь зниження рівня функціональних, споживчих характеристик оцінюваного ДТЗ щодо ДТЗ, який виготовляється тим самим виробником на дату оцінки.

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

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

Дохідний підхід під час оцінки відокремлених ДТЗ не використовується.



## Лекція 3.

### Вимоги до оцінка транспортних засобів

#### План:

3.1. Вимоги та оцінка дорожніх транспортних засобів та викладення її результатів

3.2. Технічний огляд дорожнього транспортного засобу.

#### **3.1. Вимоги та оцінка дорожніх транспортних засобів та викладення її результатів**

Оцінка ДТЗ 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.

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 транспортного засобу під час здійснення судової експертизи та оформлення її результатів визначаються процесуальним законодавством та нормативно-правовими актами про судову експертизу.

За результатами оцінки оцінювач складає звіт про оцінку майна. У разі проведення судової автотоварознавчої експертизи за результатами здійснення відповідних досліджень експерт складає висновок експерта. У звіті про оцінку майна (акті) або висновку експерта зазначається така інформація:

а) повна назва 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) назва органу або особи, які призначили (замовили) оцінку транспортного засобу;
- г) питання (завдання), що поставлені перед оцінювачем, експертом (мета оцінки);
- г) назва об'єкта (об'єктів), представленого для оцінки;
- д) реквізити власника майна та його майнові права;
- е) відомості про фізичну особу, що здійснює оцінку транспортного засобу: 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, 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 ДТЗ оцінювачем, експертом;
- і) відомості про осіб, які брали участь в огляді об'єкта оцінки, якщо їх участь обумовлена призначенням оцінки або угодою про виконання оцінки;
- ї) ідентифікаційні дані із свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу (з технічного паспорта) або з копій цих документів;
- й) показання одометра (тахографа) ДТЗ 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 ДТЗ;

м) відомості про склад оновлених складових ДТЗ, 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;

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

Найменування складових частин ДТЗ, що наводяться в звітах про оцінку або висновках експерта, повинні відповідати термінології, яка застосовується у нормативно-технічній документації.

У розрахунках формули наводяться у загальному вигляді, розкривається зміст кожного символу із зазначенням його числового значення.

Усі наведені в звіті про оцінку або висновку експерта дані повинні наводитися з посиланням на джерело їх отримання.

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

У разі ненадання необхідних даних, після закінчення терміну в один місяць, замовнику повідомляється про неможливість проведення оцінки.

Терміни виконання оцінки ДТЗ визначаються договором про проведення оцінки майна або ухвалою суду про призначення експертизи оцінки майна.

### **3.2. Технічний огляд дорожнього транспортного засобу.**

Технічний огляд ДТЗ оцінювачем, експертом є початковий етап дослідження, який дає змогу органолептичними методами визначити ідентифікаційні дані ДТЗ; його комплектність; укомплектованість; технічний стан, обсяг і характер пошкоджень; пробіг за одометром і інші показники, необхідні для оцінки майна.

У разі потреби виклик зацікавлених осіб на технічний огляд із зазначенням дати, місця та часу проведення огляду ДТЗ (після їх узгодження з виконавцем дослідження) здійснюється замовником дослідження врученням відповідного виклику під розписку особи, 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 ДТЗ з різних сторін тощо).

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 ДТЗ (довіреної особи) або найменування власника, юридичної особи;

б) адресу власника: поштову - фізичної особи або юридичну - юридичної особи;

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

г) ідентифікаційні дані ДТЗ згідно з наданими документами: тип, марка, модель (модифікація), виробник, країна-імпортер (для ДТЗ 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 транспортного засобу, державний номерний знак; також - відмітки (дати) про заміну номерних складових.

Для виконання дослідження власник ДТЗ (довірена особа) на вимогу оцінювача, експерта повинен надати такі документи:

а) посвідчення особи і (за потреби) довіреність на право керування ДТЗ, для юридичних осіб - довіреність на право представляти інтереси власника досліджуваного ДТЗ;

б) свідоцтво про реєстрацію ДТЗ (технічний паспорт ТЗ або карта обліку ДТЗ ДАІ);

в) комплект супровідних документів (митну декларацію, інвойс, купчу, довідку-рахунок тощо);

г) документ про оцінку ДТЗ (якщо проводилось попереднє дослідження) або його копію;

г) довідку про сплату обов'язкових платежів;

д) замовлення-наряд на виконання ремонтно-відновлювальних робіт на спеціалізованій станції технічного обслуговування; чек на придбання складових ДТЗ;

е) іншу документацію на ДТЗ в оригіналі або копії (сервісну книжку; талони гарантійного обслуговування; страховий поліс; чек на повернення податків відповідно до системи Europe Tax - Free Shopping Checkes тощо).

Під час технічного огляду ДТЗ оцінювач, експерт повинен:

а) перевірити відповідність ідентифікаційних даних ДТЗ записам у наданих документах;

б) перевірити укомплектованість ДТЗ, установити комплектність, наявність додаткового обладнання;

в) установити пробіг за одометром;

г) зафіксувати інформативні ознаки раніше виконаного відновлювального ремонту ДТЗ;

г) установити характер і обсяги пошкоджень на момент огляду та інші ознаки, які характеризують технічний стан ДТЗ, з обов'язковою їх фіксацією за допомогою фотографування.

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

У разі можливості проведення ходових випробувань перевіряється робота складових ДТЗ з метою виявлення їх несправності.

Після закінчення дослідження ДТЗ оцінювач, експерт, у разі потреби, ознайомлює зацікавлених осіб з результатами технічного огляду.

## Лекція 4.

### Ідентифікація дорожнього транспортного засобу

Визначення типу, моделі, версії ДТЗ, року його виготовлення, комплектності, укомплектованості, повної маси, робочого об'єму двигуна тощо провадиться на основі даних виробника ДТЗ. Визначальним при цьому є ідентифікаційний номер (VIN-код) ДТЗ.

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

Структура і зміст VIN-коду визначаються міжнародним стандартом ISO 3779-1983, гармонізованим з державним стандартом України ДСТУ 3524-97 обов'язкового застосування в Україні, які складаються з міжнародного коду виробника ДТЗ (перші три символи), описової частини (подальші шість символів) і розпізнавальної частини (останні вісім символів).

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

Ідентифікаційні номери наносяться на нероз'ємних складових кузова або шасі і на спеціально виготовлених номерних табличках (шильдиках).

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

У разі механічних і корозійних пошкоджень, знищення ідентифікаційного номера, номерних табличок, номера двигуна ДТЗ, установлення типу, моделі, версії, року виготовлення, робочого об'єму двигуна за VIN-кодом, а також визначення вартості ДТЗ та його складових провадиться після відповідного експертного дослідження зазначених номерів на предмет їх автентичності.

#### **Визначення моделі ДТЗ**

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

Перші три символи VIN-коду визначають географічну зону, коди країни і виробника ДТЗ. Якщо виробник виготовляє менше ніж 500 ДТЗ за рік, то третій символ VIN-коду зазначається цифрою "9", а виробник ДТЗ визначається подальшими трьома символами.

Літеро-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 приводу, робочий об'єм двигуна тощо.

Сукупність знаків з першої до дев'ятої позиції VIN-коду дає змогу визначити марку і модель ДТЗ.

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

### **Визначення року виготовлення ДТЗ**

Визначення року виготовлення ДТЗ здійснюється на підставі даних його виробника, які зазначаються в ідентифікаційному номері.

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

Стандартом ISO-3779-1983 для кодування модельних років виготовлення ДТЗ рекомендовано використання символів, наведених у табл. 4.4 додатка 4 до цієї Методики.

Календарний і модельний роки виготовлення можуть також визначатися за розпізнавальною частиною ідентифікаційного номера (останні 8 знаків VIN-коду).

За рік виготовлення ДТЗ приймається календарна дата його виготовлення (день, місяць, рік).

Якщо календарну дату виготовлення визначити неможливо, то за основу приймається модельний рік виготовлення, визначений за його ідентифікаційним



номером з урахуванням календарної дати першої реєстрації ДТЗ (день, місяць, рік).

Датою першої реєстрації ДТЗ, який перебував у користуванні (зокрема, який ввозиться на митну територію України) є дата, що зазначена в спеціальній графі технічного паспорта (свідоцтва про реєстрацію), наприклад, у паспорті німецького зразка, або дата видачі технічного паспорта (свідоцтва про реєстрацію).

У разі відсутності даних про календарну дату першої реєстрації або виникнення сумнівів щодо її достовірності, коли встановлений модельний рік виготовлення ДТЗ збігається з роком початку його експлуатації, під час оцінки за дату виготовлення приймається 1 січня встановленого модельного року.

Якщо встановлений модельний рік виготовлення не збігається з роком початку експлуатації ДТЗ, який зазначено у реєстраційному документі і перевищує його, під час оцінки за дату виготовлення приймається 1 липня зазначеного в реєстраційних документах року.

Визначення року виготовлення ДТЗ за датою виготовлення його окремих складових частин неприпустимо 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 ДТЗ. Указані дати можуть мати інформативний характер тільки в усій своїй сукупності.

### **Визначення робочого об'єму двигуна ДТЗ**

Робочий об'єм двигунів ДТЗ визначається такими способами:

Робочий об'єм двигунів ДТЗ визначається з даних про моделі двигунів, які містяться у їхніх кодах.

Робочий об'єм двигунів автомобілів американського виробництва, деяких моделей ДТЗ європейського й азіатського виробництва може бути визначений з ідентифікаційного номера ДТЗ.

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

$$V = \frac{\pi \cdot d^2 \cdot S}{4 \cdot 1000} \cdot i \quad (4.1)$$

де  $V$  - робочий об'єм двигуна,  $\text{см}^3$ ;

$d$  - діаметр циліндра, мм;

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

$\pi = 3.141565$ ;

4; 1000 - постійні коефіцієнти;

$i$  - кількість циліндрів.

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

### **Визначення комплектності та укомплектованості ДТЗ і його складових частин**

Джерелом інформації про базову комплектність ДТЗ є дані його виробника.

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

Укомплектованість ДТЗ визначається за результатами його огляду, виходячи з фактично встановлених на ньому складових частин.

Для класифікації автомобіля за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності необхідно, щоб на ньому було встановлено три чи більше з таких складових: силовий агрегат, передня підвіска, задня підвіска, паливний бак, система запалювання, трансмісія, система випуску відпрацьованих газів. Наведені складові частини автомобіля можуть бути не укомплектовані за умови, якщо вони мають основні характеристики (форму, характеристики за функціональним призначенням тощо) готового (комплектного) виробу згідно з чинним законодавством.

Якщо на кузові встановлено не більше двох із зазначених складових, ці складові частини класифікуються окремо, незважаючи на те, що вони встановлені на одному кузові чи рамі.

Комплектність та укомплектованість переобладнаного ДТЗ визначаються за умови його перереєстрації на підставі технічного паспорта (свідоцтва про

реєстрацію) та документів, що свідчать про переобладнання ДТЗ відповідно до вимог чинного законодавства України.

## Лекція 5.

### Визначення вартості дорожніх транспортних засобів

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

Ринкова вартість ДТЗ 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 ДТЗ та його складові.

Основним підходом, який використовується для оцінки ДТЗ, є порівняльний підхід. Згідно з ним визначення вартості ДТЗ на території України провадиться на підставі їх цін продажу та поточних цін пропозиції до продажу, які зазначені у вітчизняних довідниках. Зазначені ціни являють собою статистично осереднені цінові дані ДТЗ, 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 ДТЗ, 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 ДТЗ.

Коригування ринкової вартості ДТЗ, отриманої із застосуванням порівняльного підходу, здійснюється за загальною формулою

$$C = C_{cp} (1 \pm (Г_k / 100) \pm (Д_з / 100)) \pm C_{доd} \quad (5.1)$$

де  $C$  - ринкова вартість, грн.;

$C_{cp}$  - середня ринкова ціна ДТЗ, грн.;

$Д_з$  - процент додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості ДТЗ, що залежить від умов його догляду, зберігання, використання тощо, %. Процент

додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості визначається на підставі даних таблиць додатка 5 до цієї Методики.

$C_{доод}$  - додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості ДТЗ, виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складових, грн;

$G_k$  - коефіцієнт коригування ринкової вартості ДТЗ за величиною пробігу, %.

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

Визначення  $C_{cp}$  для ДТЗ базується на довідникових цінових даних продажу на подібне майно.

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

$$C_{cp} = C_{\delta} K + M \quad (5.2)$$

де  $C_{\delta}$  - ціна ДТЗ, який був у користуванні, з урахуванням строку його експлуатації за інформацією з довідкової літератури, зокрема наведеної у додатку 8 до цієї Методики.

Якщо в довідковій літературі наводяться ціни продажу і ціни пропозиції, то згідно з принципом заміщення значення  $C_{\delta}$  повинно дорівнювати ціні продажу ДТЗ;

$M$  - вартісний еквівалент суми податків під час митного оформлення згідно з чинним законодавством;

$K$  - коефіцієнт ринку регіону, який враховує відмінність поточних цін продажу та пропозиції до продажу у відповідному регіоні від цін з довідкової літератури. Значення коефіцієнта ринку приймається на підставі інформації, наведеної у табл. 4.7 додатка 4 до Методики.

Вартісний еквівалент суми податків під час митного оформлення  $M$  не враховується у разі прийняття ціни ДТЗ з вітчизняної довідкової літератури або за цінами дилерів заводів-виробників України.

Для ДТЗ, які не зареєстровані в Україні (не розмитнені), величина  $M$  у разі визначення ринкової вартості не враховується.

Значення  $M$  розраховується таким самим чином, як і податки під час митного оформлення, згідно з чинним законодавством України.

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

$$C_{cp} = C_H \cdot K_z \cdot (G / 100) \cdot K + M \quad (5.3)$$

де  $C_H$  - ціна нового ДТЗ в Україні або в провідних країнах-експортерах за інформацією з довідкової літератури;

$K_z$  - коефіцієнт функціонального зносу ДТЗ;

$G$  - процентний показник ринкової вартості ДТЗ, %.

Коефіцієнт функціонального зносу  $K_z$  характеризує ступінь зниження рівня функціональних характеристик оцінюваного ДТЗ і являє собою відношення ціни ДТЗ, знятого з виробництва, до ціни ДТЗ з базовою комплектністю, що випускається тим самим виробником на дату виконання оцінки.

Значення  $K_z$  для окремих транспортних засобів наведені в додатку 3 до цієї Методики.

Величина процентного показника ринкової вартості ДТЗ, що перебував у користуванні, є змінною залежно від строку експлуатації, розрахунковою процентною складовою вартості і визначається за таким співвідношенням:

$$G = \frac{C_D \cdot 100}{C_H} \quad (5.4)$$

Якщо визначити  $G$  за даним співвідношенням неможливо, то його значення приймається з відповідних таблиць додатка 1 до цієї Методики, де  $G$  є результатом осереднення розрахункових співвідношень, отриманих порівняльним підходом за формулою (5.4) для аналогічних ДТЗ.

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

$\Gamma$  не враховує фактичного технічного стану ДТЗ і відхилень від його нормативного пробігу.

Коефіцієнт коригування ринкової вартості ДТЗ за величиною пробігу  $\Gamma_k$  враховує відмінності між фактичним та нормативним пробігом оцінюваного ДТЗ. Значення  $\Gamma_k$  приймається на підставі рекомендацій, наведених у довіднику, за даними якого обчислюється вартість відповідного ДТЗ. У разі відсутності таких рекомендацій використовується формула (5.3.), а значення  $\Gamma_k$  приймається з таблиць додатка 1 до цієї Методики.

$\Gamma_k$  не застосовується для причепів, напівпричепів, спеціальних дорожніх транспортних засобів, будівельної та сільськогосподарської техніки.

Якщо в досліджуваного ДТЗ нормативний пробіг за даними довідникової літератури чи таблиць додатка 1 або додатка 6 до цієї Методики більше ніж на 50 тис. км відрізняється від показань технічно справного п'ятизначного одометра, то для встановлення дійсного пробігу коригування здійснюється таким чином.

Розрахунковий пробіг визначається на підставі середньорічного нормативного пробігу, з подальшим коригуванням згідно із показаннями одометра шляхом додавання належної кількості сотень кілометрів. При цьому різниця між розрахунковим чи нормативним та прийнятим дійсним пробігом не повинна перевищувати 50 тис. км.

У разі, якщо одометр технічно не справний або встановлено факт його заміни чи втручання, що призвело до зміни показань пробігу ДТЗ, у подальших розрахунках слід виходити з нормативного пробігу згідно зі строком експлуатації оцінюваного ДТЗ.

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

Підбір аналога провадиться за нижченаведеними факторами:

вантажні автомобілі, 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;

легкові автомобілі, позадорожні легкові автомобілі: 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, загального призначення), 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 та лісогосподарська техніка, спеціальний рухомий склад: рік виготовлення, призначення, характеристики спеціального обладнання, базове шасі, тип двигуна, потужність двигуна, робочий об'єм двигуна, габаритні розміри.

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

Рік виготовлення аналога повинен відрізнятися від року виготовлення оцінюваного ДТЗ 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 факторів за порівнюваними характеристиками, які мають числовий вираз, перевищує  $\pm 5\%$ , ціна приймається як середнє арифметичне значення декількох найбільш близьких аналогів.



Ліквідаційна вартість ДТЗ ( $C_l$ ), його складових обумовлена обмеженим строком їхньої реалізації внаслідок примусового продажу і визначається за такою формулою

$$C_l = C \cdot K_l \quad (5.5)$$

де  $K_l = 0.8...0.95$ , коефіцієнт ліквідності.

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

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

Ринкова вартість технічно не справного, розкомплектованого ДТЗ (зокрема, ДТЗ, що ввозиться на митну територію України) не може бути меншою за його скрапову вартість з урахуванням витрат на його утилізацію.

Якщо вартість відновлювального ремонту, з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу складових розкомплектованого або аварійного ДТЗ, перевищує його ринкову вартість без зазначених пошкоджень, то ринкова вартість такого ДТЗ дорівнює його утилізаційній вартості. Відновлювати такий ДТЗ за принципом внеску - економічно не доцільно.

Утилізаційна вартість визначається як сума ринкової вартості працездатних складових та вартості металобрухту складових, які залишилися.

Вартість працездатних складових визначається після їх дефектування, за винятком вартості робіт з їх демонтажу, та з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу складових оцінюваного ДТЗ.

Технічний стан складових ДТЗ у частині їх працездатності визначається фахівцем шляхом технічного огляду ДТЗ, у разі неможливості його проведення, - виходячи з відповідних документів, представлених замовником.

До складу працездатних складових слід включати ті, демонтажу яких не потребує робіт, пов'язаних із застосуванням газополум'яневого чи електродугового різання.

Якщо вартість робіт з демонтажу працездатних складових перевищує їх ринкову вартість, то вартість такого ДТЗ дорівнює його скраповій вартості з

урахуванням витрат на його утилізацію. У разі перевищення витрат на утилізацію ДТЗ над скраповою вартістю висновок про вартість ДТЗ надається з обмеженням щодо зазначених обставин.

Додаткове збільшення (зменшення) ринкової вартості ДТЗ, виходячи з його комплектності, укомплектованості, пошкоджень, відновлення і оновлення складових, визначається за формулою

$$C_{\text{дод}} = C_{\text{в1}} \pm C_{\text{в2}} - (C_{\text{врз}} + \text{ВТВ}) \quad (5.6)$$

де  $C_{\text{в1}}$  - величина збільшення вартості ДТЗ у разі оновлення його складових, грн.;

$C_{\text{в2}}$  - величина коригування вартості ДТЗ залежно від його комплектності, грн.;

$C_{\text{врз}}$  - вартість відновлювального ремонту з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу ДТЗ, грн.;

$\text{ВТВ}$  - величина втрати товарної вартості ДТЗ, грн.

Збільшення вартості ДТЗ у разі оновлення його складових визначається за формулою

$$C_{\text{в1}} = \sum_{i=1}^n \text{Ц}_{\text{ci}} [(\Gamma_i - \Gamma) / 100] \quad (5.7)$$

де  $\text{Ц}_{\text{ci}}$  - ціна нової і-тої заміненої складової, грн.;

$\Gamma_i$  - процентний показник середньої ринкової вартості і-тої складової на дату оцінки, %;

$n$  - число заміненних складових.

Визначення процентного показника ринкової вартості окремих складових (за винятком пневматичних шин і акумуляторних батарей) здійснюється у спосіб, передбачений для визначення процентного показника ринкової вартості відповідного ДТЗ.

Збільшення вартості ДТЗ у разі заміни його кузова на новий провадиться відповідно до вимог пункту 3 табл. 5.1 додатка 5 до цієї Методики.

Вплив комплектності ДТЗ на його вартість обумовлений наявністю або відсутністю складників відповідно до специфікації виробника ДТЗ і визначається коригуванням на підставі інформації з довідкової літератури зокрема, передбаченою додатком 8 до цієї Методики, яка є джерелом визначення середньої ринкової ціни самого ДТЗ.

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

$$C_{\epsilon 2} = 0.7 C_{об} \cdot 0,97^T \quad (5.8)$$

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

$T$  - строк експлуатації в місяцях.

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

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 ДТЗ.

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

У разі відсутності довідкових даних про ціну ідентичних або аналогічних спеціальних, спеціалізованих та переобладнаних ДТЗ їх вартість може також визначатися як сума ринкової вартості шасі ДТЗ 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.

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

$$C_{об2} = (C_1 - C_{ш1}) \cdot \left( \frac{N_2}{N_1} \right)^y \quad (5.9)$$

де  $C_{об2}$  - вартість обладнання оцінюваного спеціального або спеціалізованого ДТЗ, грн.;

$N_2$  - величина технічного параметра обладнання оцінюваного спеціального або спеціалізованого ДТЗ;

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

$$y = \frac{\lg \left( \frac{C_3 - C_{ш3}}{C_1 - C_{ш1}} \right)}{\lg \left( \frac{N_3}{N_1} \right)} \quad (5.10)$$

де  $C_1, C_3$  - ринкова вартість аналогічних спеціальних або спеціалізованих ДТЗ, грн.;

$C_{ш1}, C_{ш3}$  - ринкова вартість шасі аналогічних спеціальних або спеціалізованих ДТЗ, грн.;

$N_1, N_3$  - величина технічного параметра аналогічних спеціальних або спеціалізованих ДТЗ.

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

У такому разі інформація про ціни на нові ДТЗ чи ДТЗ, 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 ДТЗ періодичних видань. Використання ресурсів мережі Інтернет допускається з дотриманням вимог п. 7.35.5 цієї Методики.

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

Отже, коригування вартості ДТЗ залежно від пробігу та строку експлуатації, здійснюється із застосуванням підбору аналога і відповідно до вимог цієї Методики.

Подальше коригування вартості ДТЗ, у залежності від технічного стану, комплектності, укомплектованості, відновлення й оновлення складових тощо, здійснюється за формулами (5.6), (5.7), (5.8), а також даними, наведеними в додатку 5 до цієї Методики.

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

Ринкова вартість складової ДТЗ з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу визначається за формулою

$$C_{cz} = C_c \cdot (1 - E_z) \quad (5.11)$$

де  $C_{cz}$  - вартість складової ДТЗ з урахуванням коефіцієнта фізичного зносу, грн.;

$C_c$  - ціна нової складової, грн.;

$E_z$  - коефіцієнт фізичного зносу.

Коефіцієнт фізичного зносу  $E_z$  розраховується за формулою

$$E_z = 1 - \frac{C}{C_H} \quad (5.12)$$

Значення  $E_z$  для нових складових та для складових ДТЗ, строк експлуатації яких не перевищує двох років, приймається таким, що дорівнює нулю, за винятком:

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

б) якщо ДТЗ раніше був перефарбований зовні;

в) якщо складові мають сліди попередніх аварій, відновлювального ремонту або корозійні зруйнування.

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

Для складових ДТЗ іноземного виробництва зі строком експлуатації понад 12 років значення  $E_z$  приймається рівним 0,7.

У разі визначення фізичного зносу окремої складової ДТЗ, що був у користуванні, коригування його вартості виходячи з комплектності, укомплектованості та ВТВ від попередніх ремонтів, не провадиться. Відповідне коригування за формулою (5.1) не провадиться також у разі відсутності даних про його пробіг, умови експлуатації чи інші фактори, які впливають на вартість.

Якщо укомплектованість оцінюваної складової ДТЗ не відповідає даним довідника, з якого береться цінова інформація, то вартість відсутніх (або додатково застосованих) деталей віднімається або додається від (до) його ціни з урахуванням їх фізичного зносу. У цьому разі коефіцієнт фізичного зносу складової визначається за формулами (5.12), (5.1) без коригування вартості ДТЗ залежно від його укомплектованості.

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

Коефіцієнт фізичного зносу акумуляторних батарей ( $E_{АКБ}$ ) визначається за формулою

$$E_{АКБ} = \frac{T_{\Phi}}{T_{ст}} \quad (5.13)$$

де  $T_{\Phi}$  - фактичний строк експлуатації акумуляторної батареї в роках;

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

Середньостатистичний строк експлуатації акумуляторної батареї для легкових автомобілів незалежно від її типу визначається рівним трьом рокам, якщо інтенсивність експлуатації ДТЗ, на якому вона встановлена, становить 40 тис. км на рік і більше, та чотирьом рокам - за інтенсивності експлуатації до 40 тис. км на рік.

Для інших транспортних засобів середньостатистичний строк експлуатації акумуляторної батареї до її заміни визначається чинними нормативно-технічними актами, НД 71214 У 95120-157-97. Правила нагляду та підтримання в робочому стані стартерних свинцево-кислотних акумуляторних батарей.

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

Коефіцієнт фізичного зносу ( $E_{ш}$ ) для пневматичних шин ДТЗ визначається за даними табл. 4.1 додатка 4 до цієї Методики або за формулами (5.14), (5.15) із застосуванням, у разі необхідності, інтерполювання.

Для шин легкових автомобілів і причепів до них, мікроавтобусів, мотоциклів, моторолерів, мопедів  $E_{ш}$  визначається за формулою

$$E_{ш} = 1 - \frac{h_{п}}{h_{о}} \times \frac{h_{п} - h_{гп}}{h_{о} - h_{гп}} \times \frac{\int_{h_{гп}}^{h_{п}} (5,93 + 0,15h^{1,5}) dh}{\int_{h_{гп}}^{h_{п}} (5,93 + 0,15h^{1,5}) dh} \quad (5.14)$$

де  $h_{гп}$ , мм - граничне значення (найменше чи допустиме) висоти рисунка зношеного протектора за даними табл. 4.1 додатка 4 до цієї Методики;

$h_{о}$ , мм - значення початкової висоти рисунка протектора за пресформою відповідно до табл. 4.3 додатка 4 до цієї Методики;

$h_{п}$ , мм - поточне значення висоти рисунка протектора;

$h$  - висота рисунка протектора.

Для шин автобусів, тролейбусів, вантажних автомобілів і їх причепів (напівпричепів)  $E_{ш}$  визначається за формулою

$$E_{ш} = 1 - \frac{h_{п}}{h_{о}} \times \frac{h_{п} - h_{гп}}{h_{о} - h_{гп}} \times \frac{\int_{h_{гп}}^{h_{п}} (12,5 + 0,172h^{1,4}) dh}{\int_{h_{гп}}^{h_{п}} (12,5 + 0,172h^{1,4}) dh} \quad (5.15)$$

Покришки, які мають 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 табл. 4.1 додатка 4 до цієї Методики.

Для визначення коефіцієнта фізичного зносу пневматичних шин, відновлених методом накладання нового протектора з гарячою вулканізацією,

висота протектора ( $h_o$ ) 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 методами холодної вулканізації, перший раз становить 80 % від вартості нової, другий раз - 60 %.

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

Якщо виробником ДТЗ чи пневматичної шини в експлуатаційній документації зазначено менший строк експлуатації (у разі його досягнення), шини мають ринкову вартість, рівну нулю, незалежно від ступеня зношеності їхнього протектора.

Для пневматичних шин з малою інтенсивністю експлуатації (понад 5 років), у зв'язку з утратою шинами внаслідок старіння необхідних характеристик, для кожного (наступного за п'ятим) року експлуатації ринкова вартість додатково зменшується пропорційно зменшенню норм середнього ресурсу згідно з даними табл. 4.2 додатка 4 до цієї Методики.

Дефекти пневматичних шин (складових частин), наявність яких передбачає їх вилучення з експлуатації, визначається 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 зчіпної 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 %.

### **Визначення вартості ДТЗ і їх складових частин, що ввозяться на митну територію України**

Вартість ДТЗ та їхніх складових частин, що ввозяться на митну територію України, визначається за середніми цінами їх продажу в країні придбання або в провідних країнах-експортерах відповідно до цієї Методики.

Провідними країнами-експортерами ДТЗ є:

Німеччина - для ДТЗ європейських і японських виробників,

США - для ДТЗ американського ринку автомобілів,

Російська Федерація - для ДТЗ виробництва країн СНД.

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

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

Вартість ДТЗ, що ввозяться на митну територію України ( $C_1$ ), визначається за формулами

$$C_1 = C_{cpl} (1 \pm G_k / 100 \pm D_z / 100) \pm C_{dod} \quad (5.16)$$

$$C_{cpl} = C_{dl} \cdot K_1 \quad (5.17)$$

де  $C_{cpl}$  - середня ціна ДТЗ, що ввозиться на митну територію України, у країні придбання чи в країнах-експортерах.

Середня ціна ДТЗ (їхніх складових), що ввозяться на митну територію України, не враховує витрати на доставку їх до митного кордону України, страхування, комісійні і брокерські витрати;

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

У разі використання інформації про середню ринкову ціну ДТЗ у провідній країні-експортері для ДТЗ, що ввозяться з інших країн, значення  $K_1$  приймається на підставі інформації, наведеної у табл.4.8 додатка 4 до Методики.

$C_{\partial 1}$  - ціна ДТЗ, що був у користуванні, відповідного строку експлуатації згідно з довідковою літературою, що відображає ціни ДТЗ у країні придбання або в провідних країнах-експортерах.

Середня ціна автобусів, спеціальних та спеціалізованих ДТЗ, причепів і напівпричепів, будівельної, сільськогосподарської та лісгосподарської техніки, що ввозиться на митну територію України, може також бути визначена за формулою

$$C_{cpl} = C_n \cdot (G / 100) \cdot K_1 \quad (5.18)$$

де  $C_n$  - ціна нового ДТЗ у країні придбання або в провідних країнах-експортерах за довідковою літературою.

Значення  $C_{\partial 1}$  або  $C_n$  для ДТЗ, що ввозяться на митну територію України, містяться у довідковій літературі зокрема, наведеній у додатку 8 до цієї Методики. Для визначення  $C_{\partial 1}$  або  $C_n$  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 про оцінку або висновок експерта.

Для вибору значення  $C_{\partial 1}$  з довідкової літератури слід брати до уваги вихідні дані значень, що відповідають ціні ДТЗ на момент прийняття їх на реалізацію спеціалізованими підприємствами в країні придбання або в провідних країнах-експортерах. Таке значення є мінімально можливим для даного ДТЗ.

Якщо ДТЗ ввозиться з країни, яка не є провідною країною-експортером, то найбільш пріоритетним є використання довідкових даних, що відображають ринкову ціну цього ДТЗ у країні його придбання. У цьому разі значення  $K_1$  приймається рівним 1,0, а значення процента  $G_k$  приймається за інформацією довідників, які відображають ринкову ціну ДТЗ у даній країні. Якщо в довідковій літературі країни придбання відсутні дані для коригування ціни ДТЗ за пробігом,

то коригування здійснюється за даними, наведеними в додатку 1 до цієї Методики або в іншій довідковій літературі, зокрема довіднику "Бюлетень автотоварознавця".

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

Значення  $G$  ДТЗ, що були в користуванні і ввозяться на митну територію України, визначаються за формулою (5.4), а для ДТЗ, зазначених , - за даними додатка 7 до цієї Методики.

З метою забезпечення єдиного підходу до оцінки ДТЗ, що ввозяться на митну територію України, залежно від їх технічного стану, комплектності, укомплектованості, відновлення і оновлення складових, коригування їхньої вартості здійснюється за формулами (5.6), (5.7), (5.8) незалежно від країни придбання.

Коригування вартості ДТЗ залежно від умов догляду, зберігання та використання ДТЗ тощо здійснюється за даними, наведеними у додатку 5 до цієї Методики. Коригування вартості ДТЗ, які ввозяться на митну територію України, має такі особливості:

не знижується вартість ДТЗ, який не пройшов періодичного технічного огляду;

не знижується вартість ДТЗ унаслідок його пофарбування в кольори, що не користуються попитом.

Сумарне значення процента зниження вартості ДТЗ унаслідок його корозійних пошкоджень, які визначаються за даними табл. 5.2 додатка 5 до цієї Методики, не повинно перевищувати 15 %.

Підставою для зниження вартості ДТЗ унаслідок його аварійних пошкоджень або розукомплектування є обов'язкове підтвердження даного факту в супровідних документах на момент перетину митного кордону України (у декларації, документах на придбання ДТЗ або в довідці поліції про дорожньо-

транспортну пригоду під час переміщення ДТЗ до митного кордону України) та в акті митного огляду.

Якщо провадиться експертне дослідження пошкодженого ДТЗ, наявність фотографій обов'язкова.

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

нормативи трудомісткості заміни пошкоджених деталей і їх пофарбування приймаються за даними виробника ДТЗ, а ремонту - за даними табл. 4.5 додатка 4 до цієї Методики;

нормативи трудомісткості з усунення перекосів кузова ДТЗ іноземного виробництва приймаються за аналогом з ДТЗ виробництва країн СНД;

надбавки на ремонтні роботи, передбачені цієї Методики, залежно від строку експлуатації ДТЗ не нараховуються;

вартість матеріалів для ремонту приймається за даними виробника ДТЗ, виробника лакофарбових та інших матеріалів або відповідно до пункту цієї Методики;

середня вартість ремонтних робіт однієї нормо-години визначається за даними табл. 4.6 додатка 4 до цієї Методики.

Вартість складових ДТЗ, що ввозяться на митну територію України, визначається за формулами (5.11), (5.12) відповідно до цін на нові складові та вартісні значення ДТЗ у країні придбання або провідних країнах-експортерах, з урахуванням вимог пунктів цієї Методики.

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

Якщо ціна складової, що декларується, невідома, допускається прийняття ціни складової аналогічного ДТЗ відповідно до пункту цієї Методики.

Під час визначення вартості кузова ДТЗ, що ввозиться на митну територію України, ураховується той факт, що виробники ДТЗ зарубіжних країн (крім СНД) постачають як самостійну складову 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 можуть бути передбачені виробником ДТЗ у відповідній довідковій літературі, посилання на яку є обов'язковим.

Якщо для митного оформлення представлено кузов ДТЗ іноземного виробництва з деякими деталями і складальними одиницями, який не є машинокомплект, то його митна вартість, з урахуванням вимог пункту цієї Методики, визначається за формулою

$$C_{нд} = C_n - C_{ск} \quad (5.19)$$

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

$C_n$  - ціна нового ДТЗ, кузов якого ввозиться на митну територію України, в країні придбання або в провідних країнах-експортерах;

$C_{ск}$  - вартість відсутніх складових в країні придбання або провідних країнах-експортерах.

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

У разі визначення фізичного зносу кузова, що ввозиться на митну територію України, за формулою (5.12) коригування значення  $C$  здійснюється тільки за ознаками наявності або відсутності на ньому корозійних пошкоджень і слідів відновлювального ремонту.

У разі визначення фізичного зносу двигуна, що ввозиться на митну територію України, за формулою (5.12) коригування значення  $C$  здійснюється тільки за ознаками, що свідчать про потребу його ремонту.

## Лекція 6.

### Визначення вартості матеріального збитку, завданого власнику дорожнього транспортного засобу

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

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

а) якщо, незважаючи на принципи внеску та найбільш ефективне використання, вартість відновлювального ремонту ДТЗ не є меншою за його ринкову вартість

$$C_{вр} > C \quad (6.1)$$

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

б) якщо сума вартості відновлювального ремонту з урахуванням значення коефіцієнта фізичного зносу ДТЗ і втрати товарної вартості не є меншою за ринкову вартість ДТЗ за умови  $C_{вр} > C$  :

$$C_{врз} + ВТВ > C \quad (6.2)$$

$$C_{врз} = C_p + C_m + C_c \cdot (1 - E_3) \quad (6.3)$$

де  $C_p$  - вартість ремонтно-відновлювальних робіт, грн.;

$C_m$  - вартість необхідних для ремонту матеріалів, грн.;

$C_c$  - вартість складових, що підлягають заміні під час ремонту, грн.;

$ВТВ$  - величина втрати товарної вартості;

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

В інших випадках вартість матеріального збитку визначається як сума вартості відновлювального ремонту з урахуванням значення коефіцієнта фізичного зносу складових ДТЗ  $C_{врз}$  та величини  $ВТВ$  за формулою

$$У = C_p + C_m + C_c \cdot (1 - E_3) + ВТВ \quad (6.4)$$

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

### **Складання калькуляції вартості відновлювального ремонту**

Калькуляція вартості відновлювального ремонту складається за результатами технічного огляду ДТЗ.

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

Калькуляція відновлювального ремонту може складатися без огляду ДТЗ тільки за погодження із замовником оцінки в разі надання ним офіційних документів (завірені копії), у яких визначені обсяги ремонтних робіт з відновлення ДТЗ або характер його пошкоджень.

Вартість відновлювального ремонту визначається за формулою

$$C_{вр} = C_p + C_m + C_c \quad (6.5)$$

Вартість ремонтно-відновлювальних робіт  $C_p$  може визначатися як добуток від трудомісткості ремонту у нормо-годинах і середньої регіональної вартості нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт для даної моделі ДТЗ.

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

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

Для визначення вартості ремонтно-відновлювальних робіт кузовних деталей легкових ДТЗ іноземного виробництва, а також кузовів (кабін) вантажівок, автобусів, причепів допускається використання норм трудомісткості, наведених у табл. 4.5 додатка 4 до цієї Методики.

Трудомісткість усунення перекосів кузова ДТЗ іноземного виробництва приймається за аналогом з ДТЗ виробництва країн СНД.

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

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

5 - 8 років - 10 %;

понад 8 років - 20 %.

У разі документального підтвердження відновлення ДТЗ на спеціалізованому для даної моделі ДТЗ підприємстві розрахунки вартості ремонтно-відновлювальних робіт проводяться на підставі вартості однієї нормо-години ремонтних робіт цього підприємства.

Якщо документальне підтвердження відновлення ДТЗ на спеціалізованому для даної моделі ДТЗ підприємстві відсутнє, то використовується середня регіональна вартість однієї нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт для даної моделі ДТЗ за даними довідкової літератури, зокрема довідника "Бюлетень автотоварознавця".

Прийнята вартість однієї нормо-години ремонтно-відновлювальних робіт для ДТЗ іноземного виробництва не повинна бути більшою від відповідної вартості на спеціалізованому для даної моделі ДТЗ підприємстві.

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



Якщо пофарбуванню підлягає не менш як 50 % поверхні ДТЗ 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.

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

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

45 %....55 % - у разі покриття меламіноалкідними емалями;

55 %....65 % - у разі покриття емалями з ефектом "металік";

60 %....70 % - у разі покриття емалями з ефектом "перламутр";

100 %....110 % - у разі покриття емалями з ефектом "хамелеон".

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

Дані про вартість складових частин ДТЗ, які підлягають заміні, беруться з довідкової літератури зокрема, наведеної у додатку 8 до цієї Методики, та комп'ютерних програм, а також інших джерел, які містять у собі необхідну інформацію. Пріоритетними є дані про вартість складових частин офіційних дилерів виробника ДТЗ.

Вартість складових частин ДТЗ за даними іноземних джерел інформації зокрема, зазначених у додатку 8 до цієї Методики, коригується з урахуванням увізного мита (якщо ДТЗ виготовлено за межами України), інших податків і дилерських надбавок.

Рекомендований коефіцієнт коригування вартості складових частин, матеріалів, що застосовується до ціни дилерів у провідних країнах-експортерах ДТЗ, зазначається у довідковій літературі, зокрема в довіднику "Бюлетень автотоварознавця".

Якщо виявити дефекти на прихованих частинах складових неможливо у разі застосування візуального методу обстеження ДТЗ, визначення обсягів відновлювальних робіт пошкодженого ДТЗ (наприклад, трансмісії чи силового агрегата, які перебувають у зоні аварійного пошкодження, а також на малодоступних для огляду елементах кузова автомобіля), то всі припущення щодо прихованих пошкоджень фіксуються фахівцем. Проте до підтвердження необхідності виконання ремонтних дій ці роботи до вартості відновлювального ремонту не включаються.

У разі підозри щодо наявності прихованих дефектів складових, які перебувають у зоні аварійного пошкодження ДТЗ, до вартості відновлювального ремонту можуть бути включені витрати на їх дефектування (демонтування, розбирання тощо).

У разі заміни складових частин ДТЗ до їх вартості може включатися вартість кріпильних деталей в обсязі до 2 % від загальної вартості замінюваних деталей.

### **Визначення величини втрати товарної вартості ДТЗ**

Величина *ВТВ* характеризує фізичний знос, який виникає у разі пошкодження ДТЗ 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 запасних частин, які перебували в ужитку чи в ремонті.

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

Величина *ВТВ* ДТЗ не нараховується у разі:

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

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

3,5 року - для ДТЗ виробництва країн СНД;

5 років - для інших ДТЗ;

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

г) якщо ДТЗ раніше був перефарбований зовні (для автобуса і причепа-дачі - коли мало місце повне перефарбування ззовні та в середині салону);

г) у разі заміни кузова до оцінюваних пошкоджень;

д) якщо ДТЗ має сліди попередніх аварій або корозійні руйнування;

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

Якщо, крім зазначених складових, пошкоджені складові кузова та оперення, то розрахунок величини **ВТВ** повинен урахувувати всі пошкодження складових у комплексі;

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

ж) якщо це обумовлено призначенням оцінки в разі визначення певного виду вартості (наприклад, страхової вартості);

з) у разі визначення коефіцієнта фізичного зносу для його складових.

Розрахунок величини *ВТВ* здійснюється за формулою

$$ВТВ = X / 100 \cdot (C + C_{ep}) \quad (6.6)$$

де *X* - коефіцієнт *ВТВ*, який визначається згідно з додатком 2 до цієї Методики за співвідношеннями *A* і *B*;

*C* - ринкова вартість подібного непошкодженого ДТЗ, грн.

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

$$A = C_{ep} / C \quad (6.7)$$

Відношення *B* вартості ремонтних робіт до сумарної вартості замінних складових частин ДТЗ і матеріалів визначається за формулою

$$B = C_p / C_c + C_m \quad (6.8)$$

де  $C_p$  - вартість ремонтно-відновлювальних робіт, грн.;

$C_m$  - вартість необхідних для ремонту матеріалів, грн.;

$C_c$  - вартість складових, необхідних для заміни під час ремонту, грн.

## Лекція 7

### Міжнародна конвенція про дорожній рух

У 1909 р. була розроблена перша Міжнародна Конвенція, встановлююча єдину систему дорожньої сигналізації. Вона складалася з чотирьох знаків, які попереджували водія про крутий поворот, перехрестя, залізничний переїзд, нерівну дорогу.

У 1926 р. в Парижі були заключені конвенції про дорожній транспорт і про автотранспорт. В 1931 р. в Женеві європейські держави підписали Конвенцію про введення одноманітності в дорожніх знаках і сигналах. Згідно Женевської Конвенції як обов'язкові вводилися 26 знаків. Вони були розділені на 3 групи:

застережливі,  
приписуючі  
вказівні.

У 1949 р. Організацією Об'єднаних Націй (ООН) була прийнята Конвенція про дорожній рух і Протокол про дорожні знаки і сигнали. Метою Конвенції було сприяти розвитку і безпеці дорожнього руху у всіх країнах. До Конвенції 1949 р. приєдналися більшість розвинених країн світу, що сприяло уніфікації національних документів, що містять правила дорожнього руху. ЄСРП приєднався до цієї Конвенції в 1959 р.

У зв'язку із зростанням автомобілізації, вдосконаленням конструкції транспортних засобів і організації дорожнього руху в 1964 р., в рамках Європейської економічної комісії ООН, її робочими органами, при участі ЄСРП була розпочата розробка нових документів по організації руху. В результаті, в 1968 р. на Конференції ООН у Відні, були прийняті Конвенція про дорожній рух і Конвенція про дорожні знаки і сигнали.

Конвенція про дорожній рух 1968 р. включає загальні положення, Правила дорожнього руху, умови допуску до міжнародного руху автомобілів і причепів, велосипедів і велосипедистів з підвісним двигуном, вимоги до водіїв автомобілів і завершальні положення. Крім того, до цієї Конвенції були прийняті пропозиції,

які передбачають відступ від зобов'язань допуску і до міжнародного руху автомобілів і причепів, реєстраційні номери, вказівні та розпізнавальні знаки автомобілів і причепів, що знаходяться в міжнародному руху, технічні умови, що стосуються автомобілів і причепів, форми національного і міжнародного посвідчень водіїв. У загальних положеннях Конвенції про дорожній рух надані визначення основних термінів:

Термін *дорога* означає всю смугу відведення будь-якої дороги або вулиці, відкритої для руху;

Термін *проїзна частка дороги* означає частку дороги, зазвичай використовувану для руху транспортних засобів. Дорога може мати декілька проїзних частин чітко розмежованих, зокрема розділовою смугою, або що знаходяться на різних рівнях.

Термін *механічний транспортний засіб* означає будь-який самохідний дорожній транспортний засіб, за винятком велосипедів з підвісним двигуном на території договірних сторін, які не прирівнюють їх до мотоциклів і за винятком рейкових транспортних засобів.

Термін *автомобіль* означає механічний транспортний засіб, використовуваний зазвичай для перевезення по дорогах людей або вантажів або для буксирування транспортних засобів, тролейбуси, тобто нерейкові транспортні засоби, сполучені з електричним приводом. Цей термін не охоплює такі транспортні засоби як сільськогосподарські трактори, які, перевозячи людей або вантажі, виконують лише допоміжні функції.

У Правилах дорожнього руху Конвенції в розділі «Водії» відмічено, що водій повинен володіти необхідними фізичними і психічними якостями, а його фізичний і розумовий стан повинен дозволяти управляти транспортним засобом. Водій механічного транспортного засобу повинен мати знання і навички, необхідні для управління транспортним засобом.

Конвенція про дорожні знаки і сигнали включає загальні положення, дорожні, світлові та інші знаки і сигнали дорожньої розмітки, завершальні положення.

Додатки до цієї Конвенції передбачають наступні застережливі знаки, регулюючі переважне право проїзду на перехрестях, що відносяться до залізничних переїздів, означають обов'язкове розпорядження, вказівні і додаткові таблички. Крім того, в додатки включена дорожня розмітка.

Міжнародні конвенції встановлюють лише найбільш загальні положення організації дорожнього руху, прийнятні для більшості країн світу. У зв'язку з цим передбачається ухвалення регіональних угод між групами країн, найбільш близьких за умовами дорожнього руху.

Відповідно до цих завдань ДАІ:

- забезпечує регулювання руху транспортних засобів і пішоходів та нагляд за дорожнім рухом, виявляє і прісікає порушення ПДР і інших нормативних актів по БДР;

- контролює вміст автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд і залізничних переїздів, устаткування вулиць і доріг засобами регулювання дорожнього руху;

- здійснює нагляд за технічним станом автотранспортних засобів, тролейбусів і трамваїв що знаходяться в експлуатації;

- реєструє і веде облік автотранспортних засобів, що належать підприємствам, установам, організаціям і громадянам, видає технічні паспорти і державні номерні знаки на транспортні засоби і веде облік цих паспортів і номерних знаків;

- веде облік ДТП, аналізує причини і умови їх виникнення, приймає заходи до усунення цих причин;

- розробляє правила, нормативи і стандарти БДР, рекомендації по зниженню рівня аварійності на автомобільному транспорті;

- контролює проведення підприємствами, установами і організаціями необхідних заходів щодо запобігання ДТП і підтримці транспортних засобів в справному стані;

- веде облік порушень ПДР, притягує в установленому порядку до адміністративної відповідальності порушників Правил і інших нормативів БДР;

- вивчає умови дорожнього руху і приймає заходи до поліпшення стану вулиць і доріг, підвищення їх пропускної спроможності;
- розглядає маршрути руху громадського транспорту, що представляються на узгодження, автотранспортних засобів з особливо коштовними, небезпечними, великовантажними та крупно габаритними вантажами;
- приймає іспити по ПДР і практичних навичках водіння транспортних засобів, видає посвідчення на право управління транспортними засобами;
- веде дізнання у справах про ДТП, розшукує спільно з іншими службами органів внутрішніх справ водіїв, що покинули місця ДТП;
- дає висновки щодо проектів конструкцій автототранспортних засобів, тролейбусів і трамваїв в частці дотримання вимог з забезпечення БДР, бере участь в випробуваннях і прийманні зразків нової автототранспортної техніки;
- організовує роботу по роз'ясненню законодавства про БДР і ПДР, використовуючи для цих цілей друк, кіно, радіо, телебачення, надає сприяння у вивченні в школах і інших учбових закладах ПДР.

Державна автомобільна інспекція має право:

- вимагати від підприємств, установ, організацій, посадових осіб і громадян дотримання встановлених правил і нормативів БДР і давати по ним обов'язкові для виконання розпорядження про усунення порушень цих правил і нормативів;
- забороняти або обмежувати дорожній рух на окремих частках доріг, коли користування ними загрожує БДР;
- забороняти ремонтно-будівельні і інші роботи на дорогах, коли ці роботи загрожують БДР;
- безперешкодно відвідувати транспортні підприємства і організації, вимагати від їх керівників надання необхідної документації і давати їм рекомендації по проведенню заходів щодо попередження ДТП;
- контролювати якість обслуговування і ремонту автотранспортних засобів на станціях технічного обслуговування;
- забороняти експлуатацію транспортних засобів, якщо конструкція або технічний стан їх не відповідає вимогам правил і нормативів БДР;



- зупиняти при необхідності транспортні засоби, перевіряти у водіїв посвідчення на право управління, реєстраційні документи на транспортні засоби і товарно- транспортну документацію;

- відстороняти від управління транспортними засобами осіб, що знаходяться в стані сп'яніння, або не мають прав на управління транспортним засобом даного виду, або грубо порушують ПДР;

- перевіряти в необхідних випадках знання ПДР водіями транспортних засобів, навички водіння, а також направляти водіїв на медичний огляд для встановлення придатності їх до управління транспортними засобами;

- у випадках, передбачених чинним законодавством, позбавляти водіїв права на управління автотранспортними засобами, тролейбусами, трамваями, тракторами і іншими самохідними машинами.

Додаток 1  
до пунктів 7.8; 7.9; 7.10 Методики  
товарознавчої експертизи та оцінки  
дорожніх транспортних засобів

## ПРОЦЕНТНИЙ ПОКАЗНИК РИНКОВОЇ ВАРТОСТІ ДТЗ

Таблиця 1.1. Значення процентного показника ринкової вартості Г і нормативного пробігу Пн вантажних автомобілів та автобусів виробництва країн СНД

Строк експлуатації <sup>1</sup> , роки	Умови експлуатації	Повна маса дорожнього транспортного засобу, тонн													
		до 2,8		2,8 до 5,0		5,0 до 7,5		7,5 до 11,0		11,0 до 16,0		16,0 до 18,0		не менше 18,0	
		Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %
1	КП	16	76	21	70	32	67	42	58	53	54	63	51	84	50
	ДП	21		32		42		53		63		84		147	
2	КП	32	61	42	55	64	53	84	44	106	40	126	38	168	36
	ДП	42		64		84		106		126		168		294	
3	КП	48		64		96		126		159		189		252	
	ДП	63	49	96	46	126	44	159	38	189	34	252	30	441	29
4	КП	64		84		128		168		212		252		336	
	ДП	84	41	128	39	168	36	212	29	252	27	336	25	588	24
5	КП	80		105		160		210		245		315		420	
	ДП	105	35	160	32	210	30	265	25	315	23	420	21	735	20
6	КП	96		126		192		252		318		378		504	
	ДП	126	30	192	28	252	26	318	21	378	19	504	18	882	17
7	КП	112		147		224		294		371		441		588	
	ДП	147	26	224	24	294	23	371	19	441	17	588	16	1029	15
8	КП	128		168		256		336		424		504		672	
	ДП	168	23	256	22	336	20	424	17	504	16	672	14	1176	13
9	КП	144	20	189	19	288	17	378	16	477	15	567	13	756	11

	ДП	189		288		378		477		567		756		1323
	КП	160		210		320		420		530		630		840
10	ДП	210	18	320	17	420	16	530	15	630	14	840	11	1470

<sup>1</sup> Після 10 років експлуатації показник Г знижується на один процент за кожний рік, але не може бути меншим 4 %, якщо ДТЗ перебуває у справному технічному стані.

**Умовні позначення:** КП - умови експлуатації, які відповідають використанню ДТЗ переважно на внутрішньообласних маршрутах, ДП - умови експлуатації, які відповідають використанню ДТЗ переважно на міжобласних і міжнародних маршрутах.

**Примітка.** Проміжні значення показника Г і нормативного пробігу Пн для певних, не визначених таблицею, термінів експлуатації автомобілів і значень їх повної маси визначаються інтерполюванням.

**Таблиця 1.2. Коефіцієнт коригування ринкової вартості Гк вантажних автомобілів та автобусів виробництва країн СНД за величиною пробігу**

Повна маса ДТЗ, тонн	Умови експлуатації	Різниця між фактичним і нормативним пробігами, тис. км																	
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120	140	160	180				
до 2,8	КП	3	8	13	17	20	23	25	27	28	29	30						Процент зменшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок перепробігу (-%)	
	ДП	3	7	11	15	18	20	22	24	25	26	27	28	29	30				
2,8 до 5,0	КП	3	7	10	13	15	17	19	21	23	24	25							
	ДП	2	4	6	8	9	11	12	14	15	16	19	20	21	22				
5,0 до 7,5	КП	3	7	11	15	18	20	21	22	23	24	25							
	ДП	2	4	6	8	10	12	14	15	16	17	18	19	20	21				
7,5 до 11,0	КП	2	4	7	9	11	13	15	17	19	20	21							
	ДП	1	3	5	7	9	10	11	12	13	14	15	16	17	19				
11,0 до 16,0	КП	1	4	7	9	11	13	15	17	19	20	21							
	ДП	1	3	5	7	9	11	12	13	14	15	16	17	18	20				
не менше 16	КП	2	5	8	10	12	14	16	18	19	20	21							
	ДП	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	14	16	19				
до 2,8	КП	2	6	9	12	14	16	18	20										Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	1	3	5	7	9	10	11	12	13	14	15	16	17					
2,8 до 5,0	КП	2	3	4	5	6	7	8	9	10									
	ДП	1	2	3	4	5	6	6,5	7,0	7,5	8	9	10	11	12				
5,0 до 7,5	КП	2	4	6	8	9	10	11	12										
	ДП	1	2	3	4	5	6	6,5	7,0	7,5	8	9	10	11	12				
7,5 до 11,0	КП	1	2,5	3	3,5	5	6	7	8	9	10								
	ДП	1	2	2,5	3	3,5	4	5	6	7	8	9	10	11					
11,0 до 16,0	КП	1	3	3,5	4	5,5	7	8	9	10	11								
	ДП	1	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	7	8	9	10	11				

не менше	КП	1	2,5	3,5	4	5	6	7	8	9	10							
16	ДП	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	6	7	8	9			

**Умовні позначення:** **КП** - умови експлуатації, які відповідають використанню ДТЗ переважно на внутрішньообласних маршрутах, **ДП** - умови експлуатації, які відповідають використанню ДТЗ переважно на міжобласних і міжнародних маршрутах.

**Примітка.** У разі перепробігу чи недопробігу, що перевищує значення, наведені в таблицях, слід приймати найближчі граничні значення.

**Таблиця 1.3. Значення процентного показника ринкової Г вартості ДТЗ і нормативного пробігу Пн вантажних автомобілів та автобусів іноземного виробництва**

Строк експлуатації <sup>1</sup> , роки	Умови експлуатації	Повна маса ДТЗ, т													
		до 2,8		2,8 до 5,0		5,0 до 7,5		7,5 до 11,0		11,0 до 16,0		16,0 до 18,0		не менше 18,0	
		Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %	Пн, тис. км	Г, %
1	КП	16	80	21	75	32	72	42	65	53	63	63	62	84	61
	ДП	21		32		42		53		63		84		147	
2	КП	32	65	42	61	64	58	84	55	106	54	126	52	168	51
	ДП	42		64		84		106		126		168		294	
3	КП	48	55	64	52	96	50	126	48	159	45	189	43	252	42
	ДП	63		96		126		159		189		252		441	
4	КП	64	46	84	44	128	42	168	40	212	36	252	34	336	33
	ДП	84		128		168		212		252		336		588	
5	КП	80	40	105	39	160	35	210	33	245	30	315	28	420	27
	ДП	105		160		210		265		315		420		735	
6	КП	96	35	126	33	192	30	252	29	318	27	378	25	504	24
	ДП	126		192		252		318		378		504		882	
7	КП	112	30	147	29	224	27	294	26	371	24	441	22	588	21
	ДП	147		224		294		371		441		588		1029	
8	КП	128	26	168	25	256	24	336	23	424	21	504	20	672	19
	ДП	168		256		336		424		504		672		1176	
9	КП	144	24	189	22	288	21	378	20	477	19	567	18	756	17
	ДП	189		288		378		477		567		756		1323	
10	КП	160	21	210	20	320	19	420	18	530	17	630	16	840	15
	ДП	210		320		420		530		630		840		1470	

<sup>1</sup> Після 10 років експлуатації показник Г знижується на один процент за кожний рік, але не може бути меншим 4 %, якщо автомобіль перебуває у справному технічному стані.

**Умовні позначення:** **КП** - умови експлуатації, які відповідають використанню ДТЗ переважно на внутрішньообласних маршрутах, **ДП** - умови експлуатації, які відповідають використанню ДТЗ переважно на міжобласних і міжнародних маршрутах.

**Примітка.** Проміжні значення показника Г і нормативного пробігу Пн для певних, не визначених таблицею, термінів експлуатації автомобілів і значень їх повної маси визначаються інтерполюванням.

**Таблиця 1.4. Коефіцієнт коригування ринкової Гк вантажних автомобілів та автобусів іноземного виробництва за величиною пробігу**

Повна маса ДТЗ, т	Умови експлуатації	Різниця між фактичним і нормативним пробігами, тис. км																
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120	140	160	180			
до 2,8	КП	5	10	16	20	24	28	32	35	38	40							
	ДП	5	9	13	17	19	21	24	25	27	29	31	33	34	35			
2,81 до 4,99	КП	5	9	12	15	17	19	21	23	25	27							Процент зменшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок перепробігу (-%)
	ДП	3	5	8	10	12	14	16	18	20	21	22	23	24	25			
5,0 до 7,49	КП	5	9	13	17	20	22	24	26	27	28							Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	22	23	24	25			
7,5 до 10,99	КП	3	6	9	11	14	16	18	20	21	22							Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	3	5	7	9	11	13	15	17	18	19	20	21	22	23			
11,0 до 15,99	КП	3	6	9	12	14	16	18	20	21	22							Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	3	5	7	9	11	13	15	17	18	19	20	21	22	23			
Не менше 16	КП	3	6	9	11	14	16	18	20	21	22							Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	2	4	6	8	9	10	11	12	13	14	16	17	19	20			
до 2,8	КП	4	8	11	14	16	18	20	21	22	23							Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	3	5	8	9	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20			
2,81 до 4,99	КП	3	5	7	8	9	10	11	12	13	14	15						Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16			
5,0 до 7,49	КП	3	5	7	9	10	11	12	13	14	15							Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
7,5 до 10,99	КП	2	4	6	7	8	9	10	11	12	13							Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
11,0 до 15,99	КП	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11							Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	2	2	3	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13			
Не менше 16	КП	1	3	4	5	6	7	8	9	10	11							Процент збільшення ринкової вартості ДТЗ унаслідок недопробігу (+%)
	ДП	1	1	2	2	3	3	4	4	5	6	7	8	9	10			

**Умовні позначення:** КП - умови експлуатації, які відповідають використанню ДТЗ переважно на внутрішньообласних маршрутах, ДП - умови експлуатації, які відповідають використанню ДТЗ переважно на міжобласних і міжнародних маршрутах.

**Примітка.** У разі перепробігу чи недопробігу, що перевищує значення, зазначені в таблицях, слід приймати найближчі граничні значення.

**Таблиця 1.5. Значення процентного показника ринкової вартості причепів Гпч виробництва країн СНД**

**Строк** **Вантажність причепів, т**

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

**Примітки:**

1. Для причепів, що мають строк експлуатації більш як 10 років, показник Гпч зменшується за кожний рік експлуатації на: 1,0 % для причепів легкових автомобілів, 0,8 % для причепів вантажних автомобілів.

2. Для технічно справних причепів Гпч повинен становити не менше 4 %.

**Таблиця 1.6. Значення процентного показника ринкової вартості причепів Гпч іноземного виробництва (окрім зведених у табл. 1.5)**

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

**Примітки:**

1. Для причепів, що мають строк експлуатації більш як 10 років, показник Гпч зменшується за кожний рік експлуатації на:

1,0 % для причепів легкових автомобілів;

0,8 % для причепів вантажних автомобілів.

2. Для технічно справних причепів Гпч повинен становити не менше 4 %.

**Таблиця 1.7. Значення процентного показника ринкової вартості мототехніки**

Мототехніка		Строк експлуатації, роки									
Тип	Робочий об'єм двигуна	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Мопеди	до 50 см <sup>3</sup>	81	65	52	42	34	27	22	18	14	11
Моторолери	до 200 см <sup>3</sup>	83	70	57	48	40	33	28	23	19	16
	до 125 см <sup>3</sup>	91	82	75	69	62	57	51	47	43	39
Мотоцикли без коляски	125 до 175 см <sup>3</sup>	89	80	72	65	59	52	47	42	38	34
	175 до 350 см <sup>3</sup>	91	84	76	70	64	59	53	49	45	41
Мотоцикли з коляскою	не менше 350 см <sup>3</sup>	93	86	80	75	70	65	60	56	52	48
	до 350 см <sup>3</sup>	89	80	72	65	59	52	47	42	38	34
	не менше 350 см <sup>3</sup>	91	84	76	70	64	59	53	49	45	41

**Примітки:**

1. Для мототехніки, що має строк експлуатації більш як 10 років, показник Г зменшується на 2 % за кожний рік експлуатації.

2. Для технічно справної мототехніки Г повинен становити не менше 4 %.

**Таблиця 1.8. Значення процентного показника ринкової вартості самохідних сільськогосподарських, лісгосподарських, будівельних машин, тракторів і комбайнів**

Строк експлуатації, роки	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Показник ринкової вартості, %	80	64	51	41	33	26	21	17	13	10	8	6

Додаток 2  
до пункту 8.5.3 Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів

**КОЕФІЦІЄНТ  
ВТРАТИ ТОВАРНОЇ ВАРТОСТІ**

Відношення А		0,03 до 0,2					0,2 до 0,33				
Відношення В	понад 1,30	1,30	1,00	0,70	не більше 0,50	понад 1,30	1,30	1,00	0,70	не більше 0,50	
		до 1,00	до 0,70	до 0,50	до 0,50	до 1,00	до 0,70	до 0,50	до 0,50		
Строк	до 2	5,5	5,0	4,5	4,25	3,75	5,75	5,25	4,75	4,25	4,0

<b>експлуатації, місяці</b>	2 до 6	5,0	4,5	4,0	3,75	3,25	5,25	4,75	4,25	4,0	3,5
	6 до 12	4,5	4,0	3,5	3,25	3,0	4,75	4,25	4,0	3,5	3,25
	12 до 24	4,0	3,5	3,25	3,0	2,75	4,25	4,0	3,5	3,25	3,0
	24 до 36	3,5	3,25	3,0	2,75	2,5	4,0	3,5	3,25	3,0	2,75
	36 до 48	3,25	3,0	2,75	2,5	2,0	3,5	3,25	3,0	2,75	2,25
	48 до 60	3,0	2,75	2,5	2,0	1,5	3,25	3,0	2,75	2,25	1,75
	60 до 72	2,75	2,5	2,25	1,5	1,0	3,0	2,75	2,5	2,0	1,5
	72 до 84	2,5	2,25	2,0	1,0	0,75	2,75	2,5	2,25	1,75	1,25

**Відношення А**

**0,33 до 0,45**

**0,45 до 0,65**

**Відношення В**

**понад 1,30**

**1,30 до 1,00**

**1,00 до 0,70**

**0,70 до 0,50**

**не більше 0,50**

**понад 1,30**

**1,30 до 1,00**

**1,00 до 0,70**

**0,70 до 0,50**

**не більше 0,50**

**не більше 0,50**

**Строк експлуатації, місяці**

до 2

2 до 6

6 до 12

12 до 24

24 до 36

36 до 48

48 до 60

60 до 72

72 до 84

6,0

5,5

5,0

4,5

4,25

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

2,0

5,5

5,0

4,5

4,25

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

2,0

5,0

4,5

4,25

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

2,0

4,5

4,25

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

2,0

4,25

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

2,0

6,25

5,75

5,25

4,75

4,5

4,25

4,0

3,75

3,5

3,25

3,0

5,75

5,25

4,75

4,5

4,25

4,0

3,75

3,5

3,25

3,0

5,25

4,75

4,5

4,25

4,0

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

4,75

4,5

4,25

4,0

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

4,5

4,25

4,0

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

4,25

4,0

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

2,0

4,0

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

2,0

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

2,0

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

2,0

1,75

1,5

1,25

**Відношення А**

**понад 0,66**

**Відношення В**

**понад 1,30**

**1,30 до 1,00**

**1,00 до 0,70**

**0,70 до 0,50**

**не більше 0,50**

**Строк експлуатації, місяці**

до 2

2 до 6

6 до 12

12 до 24

24 до 36

36 до 48

48 до 60

6,5

6,0

5,5

5,0

4,75

4,25

4,0

6,0

5,5

5,0

4,75

4,25

4,0

3,75

5,5

5,0

4,75

4,25

4,0

3,75

3,5

5,0

4,75

4,25

4,0

3,75

3,5

3,25

4,75

4,25

4,0

3,75

3,5

3,25

4,25

4,0

3,75

3,5

3,25

3,0

4,0

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

3,75

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

3,5

3,25

3,0

2,75

2,5

3,25

3,0

2,75

2,5

2,25

3,0

2,75

2,5

2,25

2,0

2,75

2,5

2,25

2,0

1,75

2,5

2,25

2,0

1,75

1,5

2,25

2,0

1,75

1,5

1,25

1,0

0,75

0,50

0,25

0,0

0,0

0,0

0,0



60 до 72	3,75	3,5	3,25	2,75	2,25
72 до 84	3,5	3,25	3,0	2,5	2,0

### Примітка.

Якщо відношення **A** має значення до 0,03, величина ВТВ прирівнюється до вартості відновлюваного ремонту.

Проміжні значення коефіцієнта ВТВ **X** і строку експлуатації визначаються інтерполюванням.

## КОЕФІЦІЄНТ ФУНКЦІОНАЛЬНОГО ЗНОСУ ДТЗ

Додаток 3  
до пункту 7.7 Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів

Модель	Коефіцієнт	Модель	Коефіцієнт
<b>1. Легкові автомобілі</b>			
ЗА3-110206	1,00	ЗА3-1140	1,09
ЗА3-1102	0,94	ЗА3-968М	0,42
ЗА3-110216 (люкс)	1,10	ЗА3-968	0,40
ЗА3-1122	1,29	ЗА3-966, 966В	0,30
ЗА3-1125	1,44	ЗА3-965, 965А	0,20
ЛуАЗ-13021	1,00	ЛуАЗ-969	0,60
ВА3-21070	1,00	ВА3-2102	0,76
ВА3-21063	0,92	ВА3-21023	0,77
ВА3-21051	0,85	ВА3-21021	0,81
ВА3-2105	0,85	ВА3-21016	0,68
ВА3-2104	0,91	ВА3-21013	0,75
ВА3-21035	0,88	ВА3-21011	0,75
ВА3-21033	0,89	ВА3-2101	0,67
ВА3-2103	0,88		
ВА3-21083	1,00	ВА3-2108	0,98
ВА3-21081	0,95		
ВА3-21093	1,00	ВА3-2109	0,98
ВА3-21091	0,95		
ВА3-21213	1,00	ВА3-2121	0,89
АЗЛК-21412	1,00	"Москвич-426"	0,56
"Москвич-2140"	0,76	"Москвич-408"	0,52
"Москвич-2140 Люкс"	0,83	"Москвич-407"	0,33
"Москвич-2138"	0,69	"Москвич-403"	0,35
"Москвич-21406"	0,74	"Москвич-402"	0,27
"Москвич-412"	0,55	"Москвич-401, 400"	0,18
ГАЗ-3110 (2445 см <sup>3</sup> )	1,00	ГАЗ-24-12	0,85

ГАЗ-31029	0,96	ГАЗ-22	0,40
ГАЗ-3102	1,10	ГАЗ-21	0,39
ГАЗ-31022	0,92	ГАЗ-72	0,20
ГАЗ-310212 (2300 см <sup>3</sup> )	1,72	ГАЗ-20	0,14
ГАЗ-24	0,66	ГАЗ-13	1,54
ГАЗ-24-02	0,79	ГАЗ-14	1,54
ГАЗ-24-10	0,71		
УАЗ-31512	1,00	ГАЗ-69	0,56
УАЗ-469Б	0,90		

## 2. Вантажні автомобілі

УАЗ-3303	1,00	УАЗ-451ДМ	0,70
УАЗ-452Д	0,82		
ГАЗ-3307	1,00	ГАЗ-5204	0,58
ГАЗ-53-12	0,90	ГАЗ-5203	0,55
ГАЗ-53А	0,82		
ГАЗ-66-40	1,00	ГАЗ-66-01	0,90
ГАЗ-66-11	0,95		
ЗИЛ-433100	1,00	ЗИЛ-130	0,60
ЗИЛ-431410	0,85		
ЗИЛ-433420	1,00	ЗИЛ-131	0,87
ЗИЛ-133Г40	1,00	ЗИЛ-133ГЯ	0,89
		ЗИЛ-133Г2	0,70
МАЗ-53371	1,00	МАЗ-5335	0,67
		МАЗ-53352	0,75
КрАЗ-65101	1,00	КрАЗ-257	0,76
КрАЗ-250	0,95	КрАЗ-257Б1	0,80
КрАЗ-65032	1,00	КрАЗ-255Б1	0,85
Урал-4320-10	1,00	Урал-377Н	0,55
Урал-375Д	0,67	Урал-375Н	0,77

## 3. Вантажні автомобілі-самоскиди

ГАЗ-САЗ-3507-01	1,00	ГАЗ-САЗ-35053Б	0,85
		ГАЗ-САЗ-3504	0,58
ЗИЛ-ММЗ-45085	1,00	ЗИЛ-ММЗ-4505	0,98
ЗИЛ-ММЗ-4502	0,95	ЗИЛ-ММЗ-554М	0,89
ЗИЛ-ММЗ-555	0,88		
МАЗ-5551	1,00	МАЗ-503А	0,77
МАЗ-5549	0,82		
БелАЗ-75405	1,00	БелАЗ-540А	0,76
БелАЗ-7522	0,90		
БелАЗ-75485	1,00	БелАЗ-548А	0,84
БелАЗ-7549	1,00	БелАЗ-549	0,86
БелАЗ-7509	0,90		
БелАЗ-75129	1,00	БелАЗ-75191	0,80
БелАЗ-7519	0,90		

КрАЗ-6510	1,00	КрАЗ-256Б1	0,85
<b>4. Причепи та напівпричепи автомобільні</b>			
СЗАП-8355	1,00	ГКБ-8350	0,90
СЗАП-83571	1,00	ГКБ-8352	0,90
ОдАЗ-93571	1,00	ОдАЗ-9357	0,90
<b>5. Автобуси</b>			
РАФ-22038-02	1,00	РАФ-2203	0,84
РАФ-2203-01	0,90	РАФ-977	0,60
УАЗ-2206	1,00	УАЗ-452В	0,75
УАЗ-2206-01	0,83		
ПАЗ-3205	1,00	ПАЗ-672	0,40
ПАЗ-3201	0,50	ПАЗ-651	0,20
КАВЗ-3271	1,00	КАВЗ-685	0,75
КАВЗ-3270	0,90	КАВЗ-651	0,37
ЛАЗ-695Н	1,00	ЛАЗ-697	0,90
<b>6. Мотоцикли</b>			
<b>Важкі</b>			
ИМЗ-8.103-10 "Урал"	1,00	М-62И, М-61	0,57
М-67	0,81	М-52	0,52
М-66	0,74	М-72	0,42
М-63	0,66		
КМЗ-8.155-02 "Дніпро-11"	1,00	МТ-9 "Дніпро"	0,56
"Дніпро-12"	0,94	К-750М	0,45
МТ-10-36 "Дніпро"	0,67	К-650 "Дніпро"	0,52
МТ-10 "Дніпро"	0,61		
<b>Примітка. Мотоцикли без коляски дешевші від зведених у таблицю на 20 %</b>			
<b>Середні</b>			
ИЖ "Планета 5-010"	1,00	ИЖ-54А, 57М, 57К	0,90
ИЖ "Планета-4"	0,85	ИЖ-56	0,60
ИЖ "Планета-3"	0,72	ИЖ "Планета-Спорт"	0,90
ИЖ "Планета-2"	0,66	ИЖ-54, 57М, 57К	0,75
ИЖ "Планета"	0,60	ИЖ "Планета-01"	0,91
ИЖ "Юпитер 5-020"	1,00	ИЖ "Юпитер-2"	0,69
ИЖ "Юпитер-4"	0,90	ИЖ-ЮК "Юпитер"	0,86
ИЖ "Юпитер-3"	0,80		
<b>Легкі</b>			
ММВЗ-3.112.12 "Спутник"	1,00	ММВЗ-3.11211	0,85
ММВЗ-3.115	0,83	ММВЗ-3.112	0,77
ММВЗ-3.111	0,71		
<b>7. Мопеди</b>			
ЛМЗ-2.161-02 "Карпати-2"	1,00	ЛМЗ-2-153 "Верховина-5"	0,76
ЛМЗ-2.159 "Верховина-7"	0,95	ЛМЗ-2-152 "Верховина-4"	0,70
ЛМЗ-2-158 "Верховина-6"	0,85	МП-048 "Верховина-3"	0,66

PM3-1-413-07 "Рига-13"	1,00	PM3-1-411 "Рига-11"	0,90
PM3-2.124M "Дельта"	1,00	"Рига-12", "Рига-3"	0,75
PM32.116 "Рига-16"	0,85	"Рига-4", "Рига-1"	0,75

### Примітка.

У разі відсутності довідкових даних про вартість ДТЗ, що був у користуванні, припустимо проведення розрахунку його ринкової вартості за формулою (3) з використанням коефіцієнта **Кз** і довідкового значення вартості відповідного ДТЗ. У цьому разі рік виготовлення ДТЗ, який використовується як базовий, повинен бути максимально наближеним до року виготовлення оцінюваного ДТЗ.

Додаток 4  
до пунктів 6.3.1; 7.29; 7.30; 7.33; 7.35.9;  
8.4.3 Методики товарознавчої експертизи  
та оцінки дорожніх транспортних засобів

## ДОДАТКОВІ НОРМАТИВНІ ДАНІ

Таблиця 4.1. Коефіцієнт фізичного зносу пневматичних шин

Об'єкт застосування пневматичних шин	h <sub>гр</sub> , мм	Відношення (h <sub>п</sub> /h <sub>о</sub> ) 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	
Легкові автомобілі і причепа до них, мікроавтобуси	1,6	-	0,74	0,62	0,51	0,41	0,31	0,22	0,14	0,07	0	
Вантажні автомобілі і їхні причепа	1	0,86	0,73	0,61	0,50	0,40	0,30	0,22	0,14	0,07	0	
Мотоцикли, моторолери, мопеди	0,8	0,87	0,74	0,62	0,51	0,41	0,31	0,22	0,14	0,07	0	

Примітка. Проміжні значення Еш у разі потреби визначаються інтерполяванням.

Таблиця 4.2. Відносне зменшення норм середнього ресурсу пневматичних шин з малою інтенсивністю експлуатації

Об'єкт застосування пневматичних шин	ЗМЕНШЕННЯ НОРМ СЕРЕДНЬОГО РЕСУРСУ ПНЕВМАТИЧНИХ ШИН, % залежно від року експлуатації						
	4	5	6	7	8	9	10
Автобуси, тролейбуси, вантажні	-	-	4	8	12	18	25

автомобілі і їхні причепа <sup>1</sup>			—	—	—	—	—
			5	10	15	20	30
Легкові автомобілі і причепа до них, мікроавтобуси	-	-	5	10	15	22	30
Мотоцикли, моторолери, мопеди	10	20	30	40	-	-	-

<sup>1</sup> У знаменнику - дані для пневматичних шин регульованого тиску.

**Примітка.** Проміжні значення середнього ресурсу визначаються інтерполяванням.

**Таблиця 4.3. Висота рисунка протектора пневматичних шин дорожніх транспортних засобів**

<b>N з/п</b>	<b>Позначення розміру шини</b>	<b>Модель шини</b>	<b>Висота рисунка протектора, мм</b>	<b>Примітка</b>
<b>1. Шини легкових автомобілів</b>				
1	155-13/6,15-13	ИЛ-143	11,0	
2	155-13/6,15-13	И-151	9,0	
3	165-13/6,45-13	АИ-168	12,0	
4	165-13/6,45-13	М-145	10,0	
5	175-16/6,95-16	ВЛИ-5	12,0	
6	185-14/7,35-14	ИД-195	10,0	
7	185-14/7,35-14	АИД-23	12,5	
8	185-15/7,35-15	Я-228Д	10,0	
9	5,60-15	М-59А	9,0	
10	155/70R13	БЛ-85	7,6	
11	155/80R13	Д-65	8,5	
12	135/80R13	БЦ-27	7,0	
13	145/80R13	БЦ-27	7,0	
14	155/70R13	ВС-11	7,5	
15	155/70R13	БЦ-10	9,2	
16	155/80R13	БЦ-27	7,5	
17	165/70R13	ВС-11	7,8	
18	165/70R13	ВС-2	8,8	
19	165/70R13	БЦ-19	8,5	
20	165/70R13	БЦ-7	7,8	
21	165/70R13	БЦ-30	8,0	
22	165/80R13	Д-67	8,5	
23	165/80R14	Бл-85	8,5	
24	165/80R13	МИ-166, МИ-16	8,6	
25	165/70R13	Ех-85	7,5	
26	165/80R14	МИ-180, МИ-188	8,5	
27	165/80R13	БЦ-15	8,0	
28	175/70R13	FORT 10	9,0	
29	175/70R13	ВС-43	7,5	

30	175/70R13	ИМ-251	7,0	
31	175/70R13	Вл-51	9,5	ЗИМОВА
32	175/70R13	И-508	10,0	ЗИМОВА
33	175/70R13	С-129	9,0	ЗИМОВА
34	175/70R13	Кама-503	9,0	ЗИМОВА
35	175/70R13	Я-571	9,0	ЗИМОВА
36	175/70R13	Бл-85	7,8	
37	175/70R14	Бл-85	7,8	
38	175/80R16	ДП-101	10,0	
39	175/65R14	БЦ-23	7,5	
40	175/70R13	БЦ-4	8,0	
41	175/70R13	БС-11	7,5	
42	175/70R13	БЦ-20	9,0	
43	175/70R13	Forvard-121	7,5	
44	175/70R13	ВС-42	7,5	
45	175/70R13	БЦ-6	8,6	
46	175/70R14	БЦ-16	8,6	
47	175/70R14	БЦ-6	8,6	
48	185/60R14	Кама-208	8,0	
49	185/60R14	БИ-555	7,5	
50	185/60R14	Вли-57	7,0	
51	185/65R13	БЦ-13	7,0	
52	185/65R13	БЦ-16	8,0	
53	185/65R14	БЦ-5	7,7	
54	185/65R14	БЦ-9	11,0	
55	185/65R14	ВС-40	8,0	
56	185/70R14	БЦ-6	8,8	
57	185/75R16	БЦ-24	10,0	
58	185/75R16	БЦ-25	10,0	
59	185/80R14	БЦ-15	8,5	
60	185/70R14	Бл-85	8,8	
61	195/65R15	ДП-18	9,0	
62	195/65R15	Ф-121	8,1	
63	195/70R14	Бл-85	8,2	
64	195/60R14	БЦ-18	8,3	
65	195/65R15	БЦ-3	8,8	
66	195/65R15	БЦ-9	11,0	
67	195/65R15	ВС-41	8,8	
68	195/75R15	БЦ-15	10,0	
69	205/65R15	БЦ-18	9,8	
70	205/70R14	БЦ-1	9,8	
71	205/70R14	БЦ-16	9,8	
72	205/70R14	ОИ-297С-1	11,2	
73	205/70R14	БЦ-6	10,7	

74	205/70R14	ОИ-297С-1	11,2	
75	205/70R14	ИД-220	9,0	
76	235/75R15	Forvard-131	12,0	
77	185/70R14	BC-40	8,0	
78	195/70R14	BC-40	7,0	
79	175/70R13	Nokian Hakkapeliitta Q	8,5	зимова
80	175/70R13	M-264 Snowqueen	9,5	зимова
81	175/70R13 82T	Nokian NRT	7,0	зимова
82	175/70R13 82T	Matador MP 57 Sibir	7,9	зимова
83	185/60R14 82T	Continental winter Contact, M+S TS-770	8,0	зимова
84	185/60R14	Michelin XH-1	8,0	
85	185/65R14	Nokian NRH-2	8,0	
86	185/65R13	K-162 Seven Hills	9,0	зимова
87	195/65R15 91T	Continental winter Contact, M+S TS-770	8,0	зимова
88	195/65R15 88T	Continental winter Contact, M+S TS-770	8,5	зимова
89	195/65R15	Michelin Pilot Exalto	7,8	літня
90	195/65R15	Uniroyal Rallye 540	8,2	літня
91	195/65R15	Continental Premium Contact	8,0	літня
92	195/65R15	Goodyear Eagle NCT5	7,9	літня
93	195/65R15	Nokian NRH-2	7,7	літня
94	195/65R15	Firestone Firehawk 700	7,6	літня
95	195/65R15	Pirelli P6000	7,5	літня
96	195/65R15	Fulda Carat Assuro	7,8	літня
97	195/65R15	R-162 Seven Hills	9,0	
98	195/65R15	Continental, monti, winter, contact	8,0	зимова
99	195/65R15	Bridgestone B330	8,1	літня
100	205/65R15 94Q	Nokian	7,0	
101	205/75R15 97T	Kumho, M+S	9,8	зимова
102	205R16	Multitrac 106/104, N	10,5	
103	205R16	Pirelli 104, S, M+S	11,0	зимова
104	235/75R15 105S	Michelin, M+S	11,0	зимова
105	245/75R16	Goodyear, Wrangler-HT M+S	10,0	зимова
106	265/70R15 110S	Bridgestone Dueler H/T 689	8,2	
107	265/75R16	Kumho 108/105, S	11,5	
108	275/70R16	Dunlop, Grandtrek, 114H, M+S	11,0	зимова
109	7,50R16	Continental 121/120	14,0	
110	175/70R13	Кама-578	9,5	зимова
111	175/70R13	Matador MP 57 Sibir	8,5	зимова
112	175/70R13	Bridgestone WT-14	9,8	зимова
113	175/70R13	Cooper Weather Master S/T	10,5	зимова

114	175/70R13	Partner M 232	9,9	зимова
115	175/70R13	НИИШП-Ралли-2000	10,0	зимова
116	175/70R13	НИИШП И-508	10,0	зимова
117	175/70R13	Pirelli winter S performance	9,5	зимова
118	175/70R13	Nokian Hakkapeliitta 1	9,2	зимова
119	175/70R13	Goodyear Ultra Grip 400	10,1	зимова
120	175/70R13	Michelin Ivalo	10,0	зимова
121	175/70R13	Dunlop SP Arctic M3	9,6	зимова
122	175/70R13	Dunlop M-4 SP Arctic	9,4 - 9,6	зимова
123	175/70R13	Bridgestone WT-17	9,4 - 9,6	літня
124	175/70R13	Gislaved Nord Frost II	9,8	зимова
125	175/70R13	Yokohama S 760	9,0	літня
126	175/70R13	Rosava Max Vas Forward 121	8,0 - 8,5	літня
127	175/70R13	Matador MP 12	8,0	літня
128	175/70R13	Barum Bravura	8,5 - 9,0	літня
129	175/70R13	Cooper Cobra Radial G/T	9,5 - 10,0	літня
130	175/70R13	Gislaved Speed 516	8,0 - 9,0	літня
131	175/70R13	Continental ContiEcoContact EP	8,0	літня
132	175/70R13	Pirelli P 3000 Energy	8,0	літня
133	175/70R13	Bridgestone B70	8,0	літня
134	175/70R13	Michelin Maxi Ice	8,5	зимова
135	175/70R13	Nokian Hakkapeliitta 1	9,3	зимова
136	175/70R13	C-129 (Сніговий барс)	9,0	зимова
137	175/70R13	Наст Я-512	8,5 - 9,0	зимова
138	175/70R13	M 264 Taganka Snow Queen	9,3 - 8,8	зимова
139		Barum NR 6	15,0	
140		Barum NR 11	15,0	
141		Barum NR 15	15,0	
142		Barum NR 16	16,5	
143		Barum NR 17	16,5	
144		Barum NR 27	18,0	
145		Barum NR 28	18,0	
146		Barum NR 29	15,0	
147		Barum NR 32	15,0	
148		Barum NR 35	13,5	
149		Barum NR 37	18,0	
150		Barum NR 38	20,0	
151		Barum NR 39	17,0	
152		Barum NR 40	20,0	
153		Barum NR 42	15,0	
154		Barum NR 43	17,0	
155		Barum NR 45/33	17,5	
156		Barum NR 44	17,0	



157	Barum NR 46	15,0
158	Barum NR 47	14,5
159 185 R14	Barum OR 24	8,5
160 185 R14	Barum OR 29	11,0
161 185 R14	Barum OR 51	10,0
162 185 R14	Barum OR 53	11,0

## 2. Шини вантажних автомобілів та автобусів особливо малої місткості (мікроавтобусів)

1	175R16C	ДП-10	10,0
2	185/75R16C	БЦ-24	10,5
3	185/80R14C	БЦ-30	9,0
4	185/80R14C	БЦ-15	8,5
5	185/75R14C	Q, M+S 102/100	11,0
6	185R14C	MP300 Словакія, 102/100, N	11,0
7	195/65R15C	БЦ-3	8,8
8	195/75R15C	БЦ-15	10,0
9	195R16C	F-131	11,5
10	195R14C	БЦ-44	8,0
11	195/75R16C (195R16C)	Michelin 107/105, N	10,5
12	8,40-15(215/90- 15C)	Я-245	14,0
13	205/70R14C	БЦ-1	9,8
14	205R14C	БЦ-44	8,0
15	205/75R16C	Marangani, 110/108, R	10,5
16	215 R16C	БЦ-34	12,0
17	215/75R16C	Firestone 113/111, N, M+S, Hi- GRIP	10,5
18	225/75R16C	БЦ-26	12,0
19	235/75R15C	БЦ-21	12,0
20	235/75R15C	БЦ-12	12,0
21	12,00R20	И-109Б-1	24,0
22	12,00R20	И-150А	18,0
23	12,00-20	Д-56	16,0
24	8,5R17,5	Firestone, 121/120	13,0
25	11,00R20	Firestone, HP-2000, 16PR, 150/146K	15,0
26	11R22,5	Firestone, PSD-3000, 148/145L, M+S	20,0
27	315/80R22,5	Michelin, X, Pilote XZA, 154/150M, 156/150L	20,0
28	385/65R22,5	Firestone, HP3000, 158L	15,0
29	7,50-20	Ex-20	15,3
30	8,25-20	Ex-20	16,3
31	9,00-20	Ex-20	18,5
32	9,00 R20	Ex-21	18,0

33	9,00 R20	Ех-12	14,0
34	9,00 R20	И-Н190	18,0
35	10,00 R20	Ех-21	18,5
36	11,00 R20	Ех-21	19,0
37	12,00 R20	Ех-21	20,0
38	12,00-20	Ех-20	23,0
39	14,75/80 R20	НР-54	21,0
40	14,75/80 R20	НР-56	25,0

### **3. Шини суцільнометалокордні дорожніх вантажних автомобілів, автобусів**

1	10,00R20	И-А265-1, Д-2М	14,0
2	10,00R20	И-А265, Д-2М	14,0
3	10,00R20	И-321, Д-3МА	14,0
4	11/70R22,5	И-305, Д-1М	15,5
5	11 R22,5	И-336, Д-3МА	14,0

### **4. Шини регульованого тиску дорожніх вантажних автомобілів, призначені для експлуатації переважно поза дорогами загального користування**

1	10,00-18	К-65	20,0
2	12,00-18	К-70	20,0
3	12,00R20	КИ-113	25,0
4	12,00-20	М-93	25,0
5	13,00-18	К-58	20,0
6	14,00-20	ОИ-25	28,0
7	16,00-20	И-159	30,0
8	21,5/75R21	ИД-370	23,0
9	1100x400-533	047	20,0
10	1200x500-508(PR-10)	ИД-П284	25,0
11	1200x500-508(PR-16)	ИД-П284	25,0
12	1200x500-508	И-247Б	20,0
13	1220x400-533	И-П184	23,0
14	1300x530-533	ВИД-201	25,0
15	1300x530-533	ВИ-3	24,0
16	1300x530-533	ИД-267	21,0
17	1500x600-635(PR-10)	В-77	25,0
18	1500x600-635(PR-14)	В-77	25,0
19	1600x600-685	В-178	25,0

### **5. Шини постійного тиску позадорожніх кар'єрних автомобілів**

1	18,00-25	ВФ-76Б	35,0
2	18,00-25	Ф-154	37,0
3	21,00-28	ДФ-27	36,0
4	21,00-33	ВФ-166А	35,0

### **6. Шини сільськогосподарських, лісгосподарських машин**

1	5,00-10	В-19А	6,5	
2	6,50-16	Д-66	21,0	
3	7,50-20	В-103	18,0	
4	7,50 R16	Ф-269	22,0	
5	8,25-20	ОМФ-163	15,0	$V_{\max} = 25$ км/год.
6	8,25-20	ОМФ-163	15,0	$V_{\max} = 50$ км/год.
7	9,00-16	Ф-277	12,0	
8	9,00-20	ВФ-223	22,0	
9	9,5 R42	Ф-289	30,0	
10	9,5 R32	Ф-268	30,0	
11	9,00 R20	ВЦФ-311	22,0	
12	9,5 R20	Ф-217	35,0	
13	10/80-20	Ф-231	20,0	
14	11,2 R20	Ф-165	38,0	
15	11,2-20	ФБЦ-35	35,0	
16	12-16	Л-163БЦ	15,0	
17	13,6 R20	Ф-331	35,0	
18	13/75 R	Ф-276	10,0	
19	13,6 R38	Ф-287	35,0	
20	15,5 R38	Ф-2А	35,0	
21	15,5-38	Ф-2АД	35,0	
22	16,5/70-18	КФ-97	15,0	
23	16,9R30	TZR3	47,0	
24	16,9R30	Ф-43	40,0	
25	18,4R34	TZR2	50,0	
26	23,1-26	Я-242А6	50,0	
27	23,1R26	Ф-37	50,0	
28	23,1R21	ФД-14А	38,0	
29	28,1R26	ФД-12	47,0	
30	28,1-25	ФД-16А	47,0	
31	30,5R32	Ф-81	55,0	
32	66x43,00R25	SB-1	37,0	
33	71x47,00-25	Ф-82	50,0	
34	210/80 R16	Ф-325	24,0	

#### 7. Мотоцикли

1	2,25-19	Л-156	3,0
2	2,50/85-16	Л-264	3,5
3	2,50-19	Л-129	7,0
4	3,00-18	Л-251	7,0
5	3,00-19	Л-170	5,0
6	3,00-10	К-90	7,0
7	3,25-19	Л-130	7,0
8	3,25-19	С-76	5,0
9	3,25-16	Л-133	7,0

10	3,50-18	К-102	9,0
11	3,50-16	Н-126	8,0
12	3,75-19	И-40	7,0
13	4,00-10	В-47	7,0
14	4,00-10	К-82	7,0
15	4,00-10С	К-96	8,0
16	5,00-10	В-19АМ	6,5
17	670-10	Н-222	8,5

#### **8. Шини постійного тиску вантажних автомобілів, автобусів та тролейбусів**

1	7,50-20	Я-151	15,5
2	7,50-20	МИ-173	17,0
3	7,50-20	ИЯ-112А	15,0
4	7,50-20	МИ-173-1	17,5
5	7,50 R20	ИЯ-196	15,0
6	8,25-20	ИК-6АМ-П	16,0
7	8,25-20	ИК-6АМ	16,0
8	8,25-20	ИК-6АМУ	16,0
9	8,25-20	Д-60	13,0
10	8,25 R20	У-2	20,0
11	8,25 R20	К-55А	18,0
12	8,25 R20	Ки-63	18,0
13	9,00-20	Д-46	12,5
14	9,00-20	Д-49	16,0
15	9,00-20	Ех-20	20,0
16	9,00R20 (PR-12)	И-Н142Б-1	21,0
17	9,00R20 (PR-14)	И-Н142Б-1	21,0
18	9,00R20	Д-44	21,0
19	9,00-20	И-252Б	20,0
20	9,00-20	И-249А	18,0
21	9,00R20	О-40БМ-1	20,0
22	9,00R20	БЦИ-342, У-7	19,0
23	9,00-20	МИ-155	21,0
24	9,00 R20	МИ-151	18,0
25	10,00-20	ИВЛ-1А	20,0
26	10,00 R20	ОИ-73Б	16,0
27	10,00R20	БЦИ-185	14,0
28	10,00R20	И-309, Д-4	14,0
29	10,00R20	БЦ-38	14,0
30	10,00R22,5	БЦ-31	17,0
31	11,00-20	Д-47	15,0
32	11,00-20	Д-48	11,5
33	11,00R20	И-ШАМ	17,0
34	11 R22,5	БЦ-32	14,5
35	11,00R20	И-111А	17,0

36	11,00-20	В-195А	20,0
37	11,00 R20	И-68А	20,0
38	12,00-20	ИЯВ-12Б	20,0
39	12,00-20	ИЯ-241	15,0
40	12 R22,5	И-411	14,5
41	12,00R20	БЦИ-150А	18,0
42	12,00R20	И-332, Д-4	16,0
43	12,00R20	ИД-304, У-4	22,0
44	12,00R20	И-337, У-8	22,0
45	12,00R24	ДП-9	18,0
46	12,00R20 (PR-14)	ИД-304, У-4	22,0
47	12,00R20 (PR-16)	ИД-304, У-4	22,0

**Таблиця 4.4. Установлення модельного року виготовлення ДТЗ за описовою частиною VIN-коду**

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

**Примітка.**

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

**Таблиця 4.5. Трудомісткість відновлювального ремонту кузовів ДТЗ**

Відновлення без застосування методів газополуменевого нагрівання, зварювання		Відновлення із застосуванням методів газополуменевого нагрівання, зварювання		Відновлення без застосування методів газополуменевого нагрівання, зварювання		Відновлення із застосуванням методів газополуменевого нагрівання, зварювання	
Трудоміст- кість, нормо- години	Площа, яка підлягає відновленню, м <sup>2</sup>	Трудоміст- кість, нормо- години	Площа, яка підлягає відновленню, м <sup>2</sup>	Трудоміст- кість, нормо- години	Площа, яка підлягає відновленню, м <sup>2</sup>	Трудоміст- кість, нормо- години	Площа, яка підлягає відновленню, м <sup>2</sup>
0,2	0,01	0,3	0,01	2,1	0,26	3,6	0,26

0,2	0,02	0,4	2,2	0,27	3,7
0,3	0,03	0,6	2,3	0,28	4,0
0,4	0,04	0,7	2,3	0,29	4,1
0,5	0,05	0,8	2,4	0,30	4,2
0,5	0,06	1,0	2,5	0,31	4,4
0,6	0,07	1,1	2,6	0,32	4,5
0,7	0,08	1,3	2,6	0,33	4,6
0,8	0,09	1,4	2,7	0,34	4,7
0,8	0,10	1,5	2,8	0,35	4,9
0,9	0,11	1,6	2,9	0,36	5,0
1,0	0,12	1,7	2,9	0,37	5,1
1,1	0,13	1,9	3,0	0,38	5,3
1,1	0,14	2,0	3,0	0,39	5,4
1,2	0,15	2,1	3,2	0,40	5,5
1,3	0,16	2,3	3,2	0,41	5,7
1,4	0,17	2,4	3,3	0,42	5,8
1,4	0,18	2,6	3,4	0,43	5,9
1,5	0,19	2,7	3,5	0,44	6,0
1,6	0,20	2,8	3,5	0,45	6,2
1,7	0,21	2,9	3,6	0,46	6,3
1,8	0,22	3,0	3,7	0,47	6,4
1,9	0,23	3,2	3,8	0,48	6,5
1,9	0,24	3,3	3,8	0,49	6,8
2,0	0,25	3,4	3,9	0,50	6,9

### Примітка.

Залежно від складності конструкції пошкоджених деталей, доступності їх для застосування спеціальних інструментів і обладнання слід застосовувати такі коефіцієнти збільшення трудомісткості:

для відкритих панелей (доступних для ремонту) - 1,0;

для складових елементів, які мають складну конструкцію, обумовлену наявністю ребер жорсткості, зварних з'єднань, перехідних поверхонь - 1,2;

для складових елементів, доступ до яких для ремонту обмежений конструкцією ДТЗ - 1,3.

**Таблиця 4.6. Середня вартість однієї нормо-години ремонтних робіт для ДТЗ, що ввозяться на митну територію України**

Країна-експортер, з якої ДТЗ увозяться на митну територію України	Вартість робіт за їх видами у євро			
	механічні роботи	кузовні роботи	фарбувальні роботи	середня вартість однієї нормо-години ремонтних робіт

Німеччина (легкові ДТЗ)	40,6	44,7	50,7	45
Німеччина (вантажні ДТЗ)	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

**Таблиця 4.7. Значення коефіцієнта ринку регіону К**

<b>Регіон</b>	<b>Значення коефіцієнта ринку регіону</b>
Адміністративні райони і районні центри з низькою інвестиційною привабливістю	0.95
Обласні центри, районні центри з високою інвестиційною привабливістю	1.05
Інші райони	1.0

**Примітка.**

Відповідно до конкретної моделі ДТЗ значення К може відрізнятися від наведених значень.

(Додаток 4 доповнено таблицею 4.7 наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 08.12.2004 р. N 137/5/2732)

**Таблиця 4.8. Значення коефіцієнта приведення вартості ДТЗ у провідній країні-експортері до його вартості в країні придбання К<sub>i</sub>**

<b>Країна придбання</b>	<b>Значення коефіцієнта К<sub>i</sub></b>
Країни Скандинавії та Балтики	0.9
Країни Близького Сходу та Туреччина	0.8
Нідерланди	0.85-0.9

**Примітка.**

Відповідно до конкретної моделі ДТЗ значення К<sub>i</sub> може відрізнятися від наведених значень.

(Додаток 4 доповнено таблицею 4.8 наказом Міністерства юстиції України, Фонду державного майна України від 08.12.2004 р. N 137/5/2732)

Додаток 5  
до пунктів 7.3, 7.17, 7.35.8 Методики  
товарознавчої експертизи та оцінки

## ДОДАТКОВЕ ЗБІЛЬШЕННЯ (ЗМЕНШЕННЯ) ВАРТОСТІ ДОРОЖНІХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

**Таблиця 5.1. Процент Дз додаткового збільшення (зменшення) ринкової вартості ДТЗ залежно від умов догляду, зберігання та експлуатації**

N з/п	Найменування факторів, які визначають умови експлуатації	Дз, %	Примітки
<b>Фактори, що впливають на підвищення вартості ДТЗ</b>			
1	Відсутність корозійних пошкоджень складових частин кузова легкових автомобілів	10,0	
2	Відсутність слідів аварійних пошкоджень і перефарбування кузова легкових автомобілів	5,0	Для строку експлуатації не менше 5 років ДТЗ виробництва країн СНД та колишньої Ради Економічної Взаємодопомоги (РЕВД) і 7 років - для інших ДТЗ
3	Виконано: капітальний ремонт двигуна не більше як за 1 рік до дати оцінки	5,0	
3	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 <sup>1</sup>	30,0	
<b>Фактори, що впливають на процент зниження вартості ДТЗ</b>			
Фактори експлуатації <sup>2</sup> :			
	ДТЗ експлуатувався в режимі таксі	15,0	
	зміна декількох власників ДТЗ протягом трьох років	5,0	
4	ДТЗ перебував у повній або частковій власності юридичної особи	5,0	
	ДТЗ експлуатувався в умовах автошкіл	20,0	
	ДТЗ експлуатувався як швидка медична допомога (окрім санітарних машин)	15,0	
	ДТЗ застосовувався поза дорогами загального користування (не менше 30 % пробігу) <sup>3</sup>	10,0	
5	ДТЗ має корозійні пошкодження складових частин кузова		Вибирається з таблиці 5.2 або визначається з урахуванням витрат, потрібних для усунення корозійних пошкоджень
6	ДТЗ має сліди відновлювального ремонту	10,0	За наявності слідів



	кузова		відновлення трьох і більше деталей кузова
		4,0	За наявності слідів відновлення не більше двох деталей кузова
7	ДТЗ має складові частини, які потребують ремонту (окрім заміни)	до 15,0	Сліди підтікання оливо та пального; підвищена димність і шумність двигуна, порушення функціональних можливостей тощо
8	ДТЗ пофарбовано в колір, який не користується попитом	1,5	

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

<sup>2</sup> За наявності декількох факторів експлуатації ДТЗ, які впливають на зниження його вартості та які обумовлені в пункті 4 таблиці, у розрахунку вартості ДТЗ використовується найбільше із цих значень.

<sup>3</sup> Зниження ринкової вартості сільськогосподарської, лісогосподарської, будівельної, спеціальної і спеціалізованої техніки, тракторів і комбайнів у разі застосування їх поза дорогами загального користування від пофарбування в кольори, які не користуються попитом, або за наявності слідів відновлювального ремонту кузова - не здійснюється.

**Таблиця 5.2. Проценти додаткового зменшення вартості дорожніх транспортних засобів з дефектами кузова**

N з/п	Найменування елементів, складових частин ДТЗ	Допустиме найбільше зниження вартості, Дз, %
<b>ЕЛЕМЕНТИ КУЗОВА (пошкодження корозією)</b>		
1	Панель підлоги кузова	4,0
2	Коробчасті елементи жорсткості (лонжерони, поперечини, підсилювачі, підмоторна рама)	6,0
3	Пороги кузова	1,0
4	<b>Передок кузова:</b>	
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	<b>Боковина кузова:</b>	
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	<b>Задок кузова:</b>	

6.1	панелі задка	0,5
6.2	полиці задка з перегородкою (стінка моторного відсіку)	0,5
7	<b>Дах кузова:</b>	
7.1	панель даху	1,0
7.2	панель бокова задня	0,3
8	<b>Оперення:</b>	
8.1	крило знімне	0,5
8.2	крило незнімне	1,0
8.3	капот	0,5
8.4	кришка багажника	0,5
	<b>ОББИВКА КУЗОВА (забруднення, пошкодження, потертості)</b>	
9	<b>Оббивка салону</b> (даху, стояків, боковин, полиць, дверей)	1,0
10	<b>Оббивка сидінь</b>	2,0
	<b>ПОФАРБУВАННЯ КУЗОВА (дефекти лакофарбового покриття)</b>	
11	Пофарбування кузова	3,0
	<b>ХРОМОВАНІ ДЕТАЛІ (корозія, потьмяніння, відшарування)</b>	
12	Хромовані покриття	3,0
	<b>СКЛО (потертості, пошкодження)</b>	
13	Скло	0,5

#### Примітки:

1. Для ДТЗ, термін експлуатації яких перевищує 8 років, значення Дз, які наведені в табл. 5.2, зменшуються удвічі.
2. Найбільше значення процента додаткового зменшення вартості дорожніх транспортних засобів з дефектами кузова не повинно перевищувати 30 %.
3. Допустимі значення зниження вартості Дз у частині пошкодження оббивки кузова, лакофарбового покриття, пошкодження хромованих деталей не залежать від кількості пошкоджених елементів.

Додаток 6  
до пункту 7.10 Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів

### СЕРЕДНЬОРІЧНІ ПРОБІГИ АВТОБУСІВ

Моделі	Середнє значення	Моделі	Середнє значення
	<b>Автобуси</b>		
ЛиАЗ-677М	106,4	КАВЗ-685М	44,8
ЛиАЗ-677МБ	106,4	КАВЗ-3976	44,8
ЛАЗ-4202	49,1	ПАЗ-3201	51,4

ЛАЗ-697Р	50,2	ПАЗ-672М	46,8
ЛАЗ-699Р	87,8	ПАЗ-3205	54,9
ЛАЗ-695Н	85,2	УАЗ-2206	19,2
"ІКАРУС-260"	71,0	УАЗ-452В	35,0
"ІКАРУС-280"	67,8	РАФ-2203 "Латвія"	41,0
"ІКАРУС-250", 255, 256	107,3	ГАЗ-3221	32,1

### Примітка.

Дані про значення середньорічних пробігів інших ДТЗ в Україні наведені в довідковій літературі.

Додаток 7  
до пункту 7.35.7 Методики товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх транспортних засобів

## ЗНАЧЕННЯ ПРОЦЕНТНОГО ПОКАЗНИКА РИНКОВОЇ ВАРТОСТІ ДТЗ АБО ЙОГО СКЛАДОВИХ ЧАСТИН, ЩО ПЕРЕБУВАЛИ В КОРИСТУВАННІ І ВВОЗЯТЬСЯ НА МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ

Таблиця 7.1. Значення процентного показника ринкової вартості ДТЗ, складових частин

ДТЗ, складові частини	Строк експлуатації (у роках) <sup>1</sup>							
	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	68,5	53,5	42,0	32,5	24,0	19,0	15,5
	77,0	60,5	47,5	37,0	28,0	21,0	17,0	14,0
Бортові платформи з автобетононасосом	91,0	77,0	64,0	52,0	40,5	30,0	21,0	16,0
	84,0	70,0	58,0	46,0	35,0	25,0	18,0	14,5
Сміттєвози	90,0	70,5	53,0	38,0	25,0	17,0	12,0	9,5
	80,0	61,5	45,0	31,0	20,5	14,5	10,5	8,5
Пожежні автомобілі	79	74	69	64	59	54	50	46
Автомобілі-молоковози:								
Шасі	80,0	64,5	50,0	37,0	25,5	18,0	12,5	9,0
	72,0	57,0	43,5	31,0	21,0	15,0	10,5	8,0
Цистерни з високоякісної сталі V2A/V4A	90,0	75,0	63,5	53,0	45,0	39,0	35,0	31,5
	82,0	69,0	58,0	48,5	41,5	37,0	33,0	29,5
Вантажні автомобілі комунального, сільськогосподарського призначення	90,0	76,0	66,0	58,0	50,0	42,5	36,0	30,0
	82,5	71,0	62,0	54,0	46,0	39,0	33,0	27,0

Вантажні автомобілі	90,0	71,0	57,0	45,5	35,0	26,0	18,5	12,5
лісогосподарського призначення	79,0	64,0	51,0	40,0	30,5	22,0	15,0	10,0
Бавовнозбиральні та інші комбайни	70	60	50	40	30	20	10	5
Автобуси <sup>2</sup>	85,0	69,0	61,5	55,0	49,0	43,0	37,0	31,0
	74,0	65,0	58,5	52,0	46,0	40,0	34,0	28,0
<b>Примітка</b>								
Нормативні пробіги автобусів складають, тис. км:								
Міські автобуси	30	90	150	210	270	330	390	450
	60	120	180	240	300	360	420	480
Міжміські автобуси	36	108	180	252	324	396	468	540
	72	144	216	288	360	432	504	576
Автобуси далекого напрямку	60	180	300	420	540	660	780	900
	120	240	360	480	600	720	840	960
Автобуси з кількістю місць 19 і менше	18	54	90	126	162	198	234	270
	36	72	108	144	180	216	252	288
Житлові автомобілі	85,0	69,0	59,0	49,5	41,0	34,0	28,5	24,0
	75,0	64,0	54,0	45,0	37,5	31,0	26,0	22,0
Стрілові вантажопідйомні крани	65	52	41	33	26	20	15	11
Тенти для вантажних автомобілів та причепів	80,0	64,5	48,5	33,5	18,0	10,0	10,0	
	72,0	56,5	41,5	25,5	10,0	10,0	10,0	
Автомобільні магнітоли	72,0	60,0	48,5	37,0	26,0	14,0	10,0	
	66,0	54,5	43,0	31,5	20,0	10,0	10,0	
Двигуни	91,0	82,0	73,0	64,0	55,0	46,0	37,0	28,0
Привід та ведучий міст	91,0	82,0	73,0	64,0	55,0	46,0	37,0	28,0
Навісне устаткування для гідравлічних землерийних машин, екскаваторів	80,0	67,0	54,5	42,0	29,0	16,5		
	73,0	60,5	48,0	35,0	23,0	10,0		
Навісне устаткування для техніки, яка використовується у зимовий період	84,0	76,0	68,0	60,5	53,0	45,0	37,0	29,0
	80,0	72,0	64,0	57,0	49,0	41,0	33,5	25,5
Навісне устаткування для спеціальних машин (косарки, лебідки та інше)	80,0	70,5	61,5	52,0	43,0	33,5	24,0	15,0
	75,0	66,0	56,5	47,5	38,0	29,0	19,6	10,0
Шасі вантажного автомобіля	61	45	35	28	23	18	14	11
Холодильні установки	80,0	64,5	50,0	38,0	29,0	22,5	17,0	12,5
	72,0	57,0	43,5	33,5	25,5	20,0	14,5	10,0
Кузови з пластикових матеріалів	85,0	73,0	63,0	53,5	45,0	38,0	31,0	25,0
	78,5	68,0	58,0	49,0	41,5	34,5	28,0	22,0
Змінні кузови-фургони:								
Із сталі	80,0	62,0	49,5	39,5	30,5	23,5	18,5	15,0
	69,5	55,5	44,5	35,0	27,0	21,0	17,0	14,0
З алюмінієвих сплавів	85,0	67,0	59,0	51,5	44,5	38,0	31,5	25,5
	73,5	63,0	55,0	48,0	41,0	34,5	28,5	23,0
З багатошарової фанери із	87,0	70,0	62,0	54,5	48,0	41,5	35,0	29,5

склопластиковим покриттям (Plywood)	76,5	66,0	58,0	51,0	44,5	38,0	32,5	27,0
Кузови із зсувним боковим тентом (Curtainsider)	85,0	71,5	60,0	50,0	42,0	36,5	32,0	28,0
Причепи, напівпричепи з бортовою платформою	78,0	65,5	55,0	46,0	39,0	34,0	30,0	26,5
	81,0	64,5	55,0	47,5	41,0	35,0	30,5	26,5
Причепи, напівпричепи-самоскиди	71,5	59,0	51,0	44,0	38,0	32,5	28,5	25,0
	80,0	63,0	54,0	46,5	39,0	33,0	28,0	24,5
Контейнери	70,0	58,0	50,0	42,5	36,0	30,5	26,0	23,0
	87,0	72,0	62,0	53,5	45,5	38,0	31,0	24,5
Причепи, напівпричепи з кузовом-цистерною з алюмінієвих сплавів	78,0	67,0	57,5	49,5	41,5	34,5	27,5	21,0
	86,0	73,0	61,5	51,0	42,0	35,0	29,0	23,0
Причепи, напівпричепи з кузовом-цистерною з високоякісної сталі V2A/V4A	79,0	67,0	56,0	46,0	38,5	32,0	26,0	20,0
	86,0	74,0	64,0	55,5	48,5	42,0	36,0	30,0
Автокемпінги	80,0	68,5	59,5	52,0	45,0	39,0	33,0	27,0
	85,0	69,0	59,0	49,5	41,0	34,0	28,5	24,0
Причепи для житла	75,0	64,0	54,0	45,0	37,5	31,0	26,0	22,0
	86,0	70,0	62,0	54,5	48,0	42,0	36,5	32,0
Причепи для легкових ДТЗ:	76,0	66,0	58,0	51,0	45,0	39,5	34,5	30,0
	З алюмінієвих чи оцинкованих сплавів	82,0	68,0	58,5	51,0	45,5	40,5	35,5
Інші	74,0	63,0	54,0	48,0	43,0	38,0	33,0	28,5
	82,0	68,0	58,5	51,0	44,5	38,0	32,0	26,5
Причепи для торгівлі:	74,0	63,0	54,0	48,0	41,0	35,0	29,0	24,0
	Закускою і грилем	91,0	78,5	68,5	59,0	50,0	42,0	34,5
Випічкою, холодильні прилавки	84,5	73,5	64,0	54,5	46,0	38,0	31,0	24,0
	91,0	79,0	71,0	63,0	55,0	42,0	34,5	27,5
Напоями (з холодильними установками чи без них)	84,5	75,0	67,0	59,0	51,0	38,0	31,0	24,0
	91,0	79,5	69,0	60,5	53,0	47,0	42,0	37,5
	85,0	74,0	64,5	57,0	50,0	44,5	39,5	35,5

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

<sup>2</sup> Нормативний пробіг автобусів іноземного виробництва зведено до таблиці 7.2.

**Таблиця 7.2. Коефіцієнт коригування ринкової вартості Гк автобусів іноземного виробництва за величиною пробігу**

Значення Гк, %		Різниця між фактичним і нормативним пробігом, тис. км			
Недопробіг	Перепробіг	Міські автобуси	Міжміські автобуси	Автобуси далекого напрямку	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

## ПЕРЕЛІК ЛІТЕРАТУРИ

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. Довідник "Каталог двигунів". ІОЦ СЕУ, Донецьк, 2000.
21. Довідники "Європа", "Азія", "Америка", "Прайс-Н", Російська Федерація.
22. Довідник "Ідентифікація автомобилей", "Прайс-Н", Російська Федерація, 2002.
23. Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 N 1306.
24. ДСТУ 2219-93 Шини пневматичні. Конструкція. Терміни та визначення.
25. ДСТУ 2302-93 Батареї акумуляторні свинцеві стартерні. Приймання до ремонту і видача.
26. ДСТУ 2322-93 Автомобілі легкові відремонтовані. Загальні технічні умови.
27. ДСТУ 2323-93 Автомобілі легкові і мототехніка. Передпродажна підготовка. Порядок.
28. ДСТУ 2324-93 Автомобілі легкові. Кузови. Приймання до ремонту і видача після ремонту.
29. ДСТУ 2518-94 Автотранспортні засоби. Несівні системи автомобілів. Терміни та визначення.
30. ДСТУ 2885-94 Автотранспортні засоби. Автомобілі легкові. Типи кузовів. Терміни та визначення.
31. ДСТУ 2886-94 Автотранспортні засоби. Гальмівні властивості. Терміни та визначення.
32. ДСТУ 2919-94 Автотранспортні засоби. Гальмівні системи. Терміни та визначення.
33. ДСТУ 2925-94 Якість продукції. Оцінювання якості. Терміни та визначення.
34. ДСТУ 2942-94 Автотранспортні засоби. Тягово-швидкісні властивості та паливна економічність. Терміни та визначення.
35. ДСТУ 2947-94 Автотранспортні засоби. Підвіски автомобілів. Терміни та визначення.



36. ДСТУ 2984-95 Засоби транспортні дорожні. Типи. Терміни та визначення.
37. ДСТУ 3519-97 Засоби транспортні дорожні. Причепи та напівпричепи спеціалізовані. Терміни та визначення.
38. ДСТУ 3649-97 Засоби транспортні дорожні. Експлуатаційні вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю.
39. ДСТУ 3729-98 Дорожній транспорт. Приводи гальмівні пневматичні. Терміни та визначення.
40. ДСТУ 3850-99 Засоби транспортні дорожні. Причепи та напівпричепи спеціалізовані. Загальні технічні умови.
41. ТУ 238 України 36-92 Автомобілі і їх складові частини. Здача до капітального ремонту та приймання з капітального ремонту.
42. ТУ 238 України 03 112 739-017-99 Покришки пневматичних автомобільних шин і безкамерні шини, придатні для відновлення накладанням нового протектора.
43. ГОСТ 7593-80 "Покрытия лакокрасочные грузовых автомобилей. Технические требования".
44. ГОСТ 9.032-74 "Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Группы, технические требования и обозначения".
45. ГОСТ 9.105-80 "Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Классификация и основные параметры методов окрашивания".
46. ГОСТ 9.402-80 "Единая система защиты от коррозии и старения. Покрытия лакокрасочные. Подготовка металлических поверхностей перед окрашиванием".
47. РСТ УРСР 1683-88 Деталі автомобільні. Здача та видача при централізованому відновленні. Загальні технічні умови.
48. РСТ УРСР 1719-87 Кузови-фургони. Технічні умови.
49. РСТ УРСР 1777-77 Мотовелосипеди відремонтовані. Загальні технічні умови.

50. "Трудоемкости работ (услуг) по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ-2121, 21213, 21214 и их модификаций", АО "АвтоВАЗ", Тольятті, 2000, 136с.

51. "Трудоемкости работ (услуг) по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ-2104, 2105, 2106, 2107 и их модификаций", АО "АвтоВАЗ", Тольятті, 2000, 150с.

52. "Трудоемкости работ (услуг) по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ-2120 и их модификаций", АО "АвтоВАЗ", Тольятті, 2001, 111с.

53. "Трудоемкости работ (услуг) по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ-2108, 2109, 21099, 2115 и их модификаций", АО "АвтоВАЗ", Тольятті, 2002, 175с.

54. "Трудоемкости работ (услуг) по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ-2101-2107 и их модификаций", АО "АвтоВАЗ", Тольятті, 1997, 147с.

55. "Трудоемкости работ (услуг) по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей ВАЗ-2110, 2111, 2112 и их модификаций", АО "АвтоВАЗ", Тольятті, 2001, 160с.

56. "Нормы расхода основных и вспомогательных материалов для технического обслуживания и ремонта автомобилей ВАЗ", АО "АвтоВАЗ", Тольятті, 1997, 35с.

57. "Сборник нормативов трудоемкостей на предпродажную подготовку, техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей производства "ГАЗ"", ЗАО "ГАЗтехсервис", Н. Новгород, 1997, 139с.

58. "Сборник нормативов трудоемкостей на предпродажную подготовку, техническое обслуживание и ремонт автомобилей "ГАЗель" ГАЗ-3302 и модификаций", ЗАО "ГАЗтехсервис", Н. Новгород, 1998, 69с.

59. "Сборник нормативов трудоемкостей на предпродажную подготовку, техническое обслуживание и ремонт автомобилей "Соболь"", ЗАО "ГАЗтехсервис", Н. Новгород, 1999, 91с.

60. 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, 235с.

61. "Сборник нормативов трудоемкостей на техническое обслуживание и ремонт легковых автомобилей. Часть 1. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей ЗАЗ и ЛуАЗ", АО "Автосельхозмаш-Холдинг", Москва, 1993, 100с.

62. 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, 45с.

63. "Нормы расхода лакокрасочных материалов для ремонтной окраски автомобилей", ВПО "Союзавтотехобслуживание", Москва, 1979, 5с.

64. "Типовые нормы времени на ремонт грузовых автомобилей марок ГАЗ, ЗИЛ и КАЗ с карбюраторными двигателями и их агрегатов", Москва, "Сириус", 1980, 110с.

65. "Типовые нормы времени на ремонт в условиях автотранспортных предприятий на автобус ПАЗ-652", Москва, 1997, 116с.

66. "Типовые нормы времени на ремонт грузовых автомобилей марок МАЗ, КамАЗ, КрАЗ с дизельными двигателями и их агрегатов", Москва, "Сириус", 1997, 92с.

67. ТУ 4538-140-00232934-98 "Приемка в ремонт и выпуск из ремонта кузовов легковых автомобилей ВАЗ предприятиями АвтоВАЗтехобслуживания".

68. "Правила эксплуатации автомобильных шин", Москва, "Химия", 1983, 176с.

69. Норми експлуатаційного пробігу автомобільних шин, затвержені наказом Міністерства транспорту України від 08.12.97 N 420.

70. НД 71214 У 95120-157-97 Правила нагляду та підтримання в робочому стані стартерних свинцево-кислотних акумуляторних батарей, термін дії якого в частині норм середнього ресурсу акумуляторних батарей продовжений наказом Міністерства транспорту України від 22.11.2002 N 835.

71. Комп'ютерні програми "Audatex M21", "Audatex M95", "Audatex", Німеччина.

72. Комп'ютерна програма "НАМИ-Сервис". НАМИ, Російська Федерація.
73. Комп'ютерна програма "AUTOExpert". НАМИ, Російська Федерація.
74. Комп'ютерна програма "Don.Rest". ДНДІСЕ, ІОЦ СБУ, Донецьк.
75. Комп'ютерна програма "Der Gross DAT". DAT Marktspiegel, Німеччина.
76. Комп'ютерна програма "Silver DAT II", російська версія. DAT Marktspiegel, AvtoMobil, Німеччина, Росія.
77. Комп'ютерна програма "Електронна версія каталогу двигунів транспортних засобів". ДНДІСЕ, ІОЦ СБУ, Донецьк.
78. Комп'ютерна програма "Розшифровка кодів VIN". НАМИ, Російська Федерація.
79. Комп'ютерна програма "Auto VIN". Науково-дослідне бюро судових експертиз "Сантодор", Київ.
80. "Установление фактических данных об автомобилях, методами криминалистических экспертиз", Прохоров-Лукин Г. В., К. 2000.
81. <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0689-99/page2>.